

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 29, 2019

Statutory Instruments 2019

SOR/2019-124 to 153 and SI/2019-26 to 27 and 29 to 30

Pages 1795 to 2306

OTTAWA, LE MERCREDI 29 MAI 2019

Textes réglementaires 2019

DORS/2019-124 à 153 et TR/2019-26 à 27 et 29 à 30

Pages 1795 à 2306

### 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/2019-124 May 8, 2019**

**FOOD AND DRUGS ACT**

Whereas, pursuant to section 30.62<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*<sup>b</sup>, the Minister of Health has consulted with any persons that the Minister considers to be interested in the matter;

Therefore, the Minister of Health, pursuant to subsections 30.61(1)<sup>a</sup> and 30.63(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order*.

Ottawa, May 3, 2019

Ginette C. Petitpas Taylor  
 Minister of Health

**Enregistrement**  
**DORS/2019-124 Le 8 mai 2019**

**LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES**

Attendu que, conformément à l'article 30.62<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*<sup>b</sup>, la ministre de la Santé a consulté les personnes qu'elle estime intéressés en l'occurrence,

À ces causes, en vertu des paragraphes 30.61(1)<sup>a</sup> et 30.63(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*<sup>b</sup>, la ministre de la Santé prend l'*Arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*, ci-après.

Ottawa, le 3 mai 2019

La ministre de la Santé  
 Ginette C. Petitpas Taylor

**TABLE OF PROVISIONS**

**Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order**

	<b>PART 1</b>
	General
	Interpretation
<b>1</b>	Definitions
	Purpose
<b>2</b>	Purpose — fees
	Non-application
<b>3</b>	Non-application
	Annual Adjustment of Fees
<b>4</b>	Adjustment of fees
	Requests for Information — Remissions for Small Businesses
<b>5</b>	Information on request

**TABLE ANALYTIQUE**

**Arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux**

	<b>PARTIE 1</b>
	Dispositions générales
	Définitions et interprétation
<b>1</b>	Définitions
	Objet
<b>2</b>	Objet — prix à payer
	Non-application
<b>3</b>	Non-application
	Rajustement annuel du prix à payer
<b>4</b>	Rajustement du prix à payer
	Demande de renseignements — remise aux petites entreprises
<b>5</b>	Renseignements sur demande

<sup>a</sup> S.C. 2017, c. 20, s. 317

<sup>b</sup> R.S., c. F-27

<sup>a</sup> L.C. 2017, ch. 20, art. 317

<sup>b</sup> L.R., ch. F-27

	Performance Standard and Remission		Norme de rendement et remise
<b>6</b>	Remission — performance standard	<b>6</b>	Remise — norme de rendement
	<b>PART 2</b> Drugs		<b>PARTIE 2</b> Drogues
	<b>DIVISION 1</b> Fees for Examination of a Submission — Drugs for Human Use		<b>SECTION 1</b> Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue — drogues pour usage humain
	Interpretation		Définition
<b>7</b>	Definition of <i>submission</i>	<b>7</b>	Définition de <i>présentation</i>
	Non-application		Non-application
<b>8</b>	Non-application	<b>8</b>	Non application
	Fees and Remissions		Prix à payer et remise
<b>9</b>	Fee for examination	<b>9</b>	Prix à payer pour examen
<b>10</b>	Fee and timing of payment — preliminary examination	<b>10</b>	Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire
<b>11</b>	Fee and timing of payment — no preliminary examination	<b>11</b>	Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire
<b>12</b>	Fee — filing in previous fiscal year	<b>12</b>	Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent
<b>13</b>	Deferred payment — notice of compliance	<b>13</b>	Paiement différé — avis de conformité
<b>14</b>	Remission — urgent public health need	<b>14</b>	Remise — besoins urgents en matière de santé publique
<b>15</b>	Remission — General Council Decision	<b>15</b>	Remise — décision du Conseil général
<b>16</b>	Remission — small business	<b>16</b>	Remise — petite entreprise
<b>17</b>	Remission — first submission by small business	<b>17</b>	Remise — première présentation par une petite entreprise
<b>18</b>	Fee or difference payable	<b>18</b>	Prix à payer ou différence exigible
	<b>DIVISION 2</b> Fees for Examination of a Submission — Drugs for Veterinary Use Only		<b>SECTION 2</b> Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue — drogues pour usage vétérinaire seulement
	Interpretation		Définition
<b>19</b>	Definition of <i>submission</i>	<b>19</b>	Définition de <i>présentation</i>
	Application		Application
<b>20</b>	Application	<b>20</b>	Application
	Fees and Remissions		Prix à payer et remise
<b>21</b>	Fee for examination	<b>21</b>	Prix à payer pour examen
<b>22</b>	Fee and timing of payment — preliminary examination	<b>22</b>	Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire

- 23** Fee and timing of payment — no preliminary examination
- 24** Fee — filing in previous fiscal year
- 25** Remission — small business
- 26** Remission — first submission by small business
- 27** Fee or difference payable

**DIVISION 3****Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Drugs**

## Interpretation

- 28** Definitions

## Fees and Remission

- 29** Fee for examination
- 30** Timing of payment
- 31** Reinstatement
- 32** Interpretation
- 33** Fee — licence authorizing sterile fabrication
- 34** Fee — licence authorizing importation
- 35** Fee — licence authorizing non-sterile fabrication
- 36** Fee — licence authorizing distribution
- 37** Fee — licence authorizing wholesaling
- 38** Fee — licence authorizing packaging/labelling
- 39** Fee — licence authorizing testing
- 40** Fee — application for licence — building outside Canada
- 41** Fee — amendment — licence authorizing sterile fabrication
- 42** Fee — amendment — licence authorizing importation
- 43** Fee — amendment — licence authorizing non-sterile fabrication
- 44** Fee — amendment — licence authorizing distribution
- 45** Fee — amendment — licence authorizing wholesaling
- 46** Fee — amendment — licence authorizing packaging/labelling
- 47** Fee — amendment — licence authorizing testing
- 48** Prorated fee
- 49** Remission — small business
- 50** Difference payable

- 23** Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire
- 24** Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent
- 25** Remise — petite entreprise
- 26** Remise — première présentation par une petite entreprise
- 27** Prix à payer ou différence exigible

**SECTION 3****Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — drogues**

## Définitions

- 28** Définitions

## Prix à payer et remise

- 29** Prix à payer pour examen
- 30** Exigibilité du paiement
- 31** Rétablissement
- 32** Disposition interprétative
- 33** Prix à payer — autorisation de manufacturer des drogues stériles
- 34** Prix à payer — autorisation d'importer
- 35** Prix à payer — autorisation de manufacturer des drogues non stériles
- 36** Prix à payer — autorisation de distribuer
- 37** Prix à payer — autorisation de vendre en gros
- 38** Prix à payer — autorisation d'emballer-étiqueter
- 39** Prix à payer — autorisation d'analyser
- 40** Prix à payer — demande de licence — bâtiment à l'extérieur du Canada
- 41** Prix à payer — modification — autorisation de manufacturer des drogues stériles
- 42** Prix à payer — modification — autorisation d'importer
- 43** Prix à payer — modification — autorisation de manufacturer des drogues non stériles
- 44** Prix à payer — modification — autorisation de distribuer
- 45** Prix à payer — modification — autorisation de vendre en gros
- 46** Prix à payer — modification — autorisation d'emballer-étiqueter
- 47** Prix à payer — modification — autorisation d'analyser
- 48** Prorata
- 49** Remise — petite entreprise
- 50** Différence exigible

**DIVISION 4****Fees for Right to Sell Drugs for Human Use**

## Non-application

**51** Non-application

## Fees and Remission

**52** Annual fee**53** Remission — small business**54** Difference payable**DIVISION 5****Fees for Right to Sell Drugs for Veterinary Use Only**

## Application

**55** Application

## Fees and Remission

**56** Annual fee**57** Remission — small business**58** Difference payable**PART 3****Medical Devices****DIVISION 1****Fees for Examination of an Application for a Medical Device Licence**

## Interpretation

**59** Definition of *licence*

## Fees and Remissions

**60** Fee for examination**61** Reinstatement**62** Fee and timing of payment — preliminary examination**63** Fee and timing of payment — no preliminary examination**64** Fee — filing in previous fiscal year**65** Remission — General Council Decision**66** Remission — small business**67** Remission — first application by small business**68** Fee or difference payable**SECTION 4****Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage humain**

## Non-application

**51** Non-application

## Prix à payer et remise

**52** Prix annuel**53** Remise — petite entreprise**54** Différence exigible**SECTION 5****Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage vétérinaire seulement**

## Application

**55** Application

## Prix à payer et remise

**56** Prix annuel**57** Remise — petite entreprise**58** Différence exigible**PARTIE 3****Instruments médicaux****SECTION 1****Prix à payer pour l'examen d'une demande d'homologation — instrument médical**

## Définition

**59** Définition de *homologation*

## Prix à payer et remise

**60** Prix à payer pour examen**61** Rétablissement**62** Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire**63** Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire**64** Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent**65** Remise — décision du Conseil général**66** Remise — petite entreprise**67** Remise — première demande par une petite entreprise**68** Prix à payer ou différence exigible

**DIVISION 2****Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Medical Devices**

## Interpretation

**69** Definition of *establishment licence*

## Application

**70** Applicable classes

## Fee and Remission

**71** Fee for examination**72** Timing of payment**73** Reinstatement**74** Remission — small business**75** Difference payable**DIVISION 3****Fees for Right to Sell Licensed Class II, III or IV Medical Devices**

## Interpretation

**76** Definition of *licence*

## Fees and Remission

**77** Annual fee**78** Timing of payment**79** Remission — small business**80** Difference payable

## Coming into Force

**81** SOR/96-143**SCHEDULE 1****SCHEDULE 2****SCHEDULE 3****SCHEDULE 4****SCHEDULE 5****SCHEDULE 6**

## Interpretation

**1** Definition of *disinfectant***SECTION 2****Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — instrument médical**

## Définition

**69** Définition de *licence d'établissement*

## Application

**70** Classes applicables

## Prix à payer et remise

**71** Prix à payer pour examen**72** Exigibilité du paiement**73** Rétablissement**74** Remise — petite entreprise**75** Différence exigible**SECTION 3****Prix à payer pour le droit de vendre un instrument médical homologué de classe II, III ou IV**

## Définition

**76** Définition de *homologation*

## Prix à payer et remise

**77** Prix annuel**78** Exigibilité du paiement**79** Remise — petite entreprise**80** Différence exigible

## Entrée en vigueur

**81** DORS/96-143**ANNEXE 1****ANNEXE 2****ANNEXE 3****ANNEXE 4****ANNEXE 5****ANNEXE 6**

## Définition

**1** Définition de *désinfectant*

**SCHEDULE 7****SCHEDULE 8**

## Interpretation

**1** Definition of *private label medical device*

**Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order****PART 1****General**

## Interpretation

**Definitions**

**1 (1)** The following definitions apply in this Order.

**entity** has the meaning assigned by the definition *organization* in section 2 of the *Criminal Code*. (*entité*)

**fiscal year** means

**(a)** for the purposes of sections 16, 17, 25, 26, 49, 53, 57, 66, 67, 74 and 79, the fiscal year of a person that provides information under that section or of a person with which the person is affiliated; and

**(b)** for the purposes of any other section, the period beginning on April 1 in one year and ending on March 31 in the next year. (*exercice*)

**performance standard** means the document entitled *Performance Standards for the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order*, published by the Government of Canada, dated November 22, 2018. (*norme de rendement*)

**small business** means a person in respect of which either of the following criteria applies:

**(a)** the total of the number of employees of the person and of the persons with which the person is affiliated is fewer than 100; or

**(b)** the total of the gross revenue of the person and of the persons with which the person is affiliated is \$30,000 or more but less than \$5 million. (*petite entreprise*)

**Other words and expressions**

**(2)** Unless the context otherwise requires, other words and expressions used in this Order have the meanings

**ANNEXE 7****ANNEXE 8**

## Définition

**1** Définition de *instrument médical de marque privée*

**Arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux****PARTIE 1****Dispositions générales**

## Définitions et interprétation

**Définitions**

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

**entité** S'entend au sens de la définition de *organisation* à l'article 2 du *Code Criminel*. (*entité*)

**exercice** S'entend :

**a)** pour l'application des articles 16, 17, 25, 26, 49, 53, 57, 66, 67, 74 et 79, de l'exercice d'une personne qui fournit des renseignements au titre de l'un de ces articles ou d'une personne qui est affiliée à elle;

**b)** pour l'application de tout autre article, de la période commençant le 1<sup>er</sup> avril d'une année et se terminant le 31 mars de l'année suivante. (*fiscal year*)

**norme de rendement** Le document intitulé *Normes de rendement pour l'arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*, publié par le gouvernement du Canada, dans sa version du 22 novembre 2018. (*performance standard*)

**petite entreprise** Toute personne à l'égard de laquelle l'un des critères ci-après s'applique :

**a)** la somme du nombre de ses employés et des employés des personnes à qui elle est affiliée est inférieure à 100;

**b)** la somme de ses recettes brutes et des recettes brutes des personnes à qui elle est affiliée est de 30 000 \$ ou plus mais moins de 5 000 000 \$. (*small business*)

**Terminologie**

**(2)** Sauf indication contraire du contexte, les termes du présent arrêté s'entendent au sens du *Règlement sur les*

assigned to them by the *Food and Drug Regulations* or the *Medical Devices Regulations*, as the case may be.

### **Affiliation**

**(3)** For the purposes of this Order,

**(a)** one entity is affiliated with another entity if one of them is the subsidiary of the other or both are subsidiaries of the same entity or each of them is controlled by the same entity or individual;

**(b)** if two entities are affiliated with the same entity at the same time, they are deemed to be affiliated with each other; and

**(c)** an individual is affiliated with an entity if the individual controls the entity.

### **Subsidiary entity**

**(4)** For the purposes of this Order, an entity is a subsidiary of another entity if it is controlled by that other entity.

### **Control**

**(5)** For the purposes of this Order,

**(a)** a corporation is controlled by an entity or an individual if

**(i)** securities of the corporation to which are attached more than 50% of the votes that may be cast to elect directors of the corporation are held, directly or indirectly, whether through one or more subsidiaries or otherwise, other than by way of security only, by or for the benefit of that entity or individual, and

**(ii)** the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the corporation; and

**(b)** an entity other than a corporation is controlled by an entity or individual if the entity or individual, directly or indirectly, whether through one or more subsidiaries or otherwise, holds an interest in the entity that is not a corporation that entitles them to receive more than 50% of the profits of that entity or more than 50% of its assets on dissolution.

### **Deemed affiliation**

**(6)** For the purposes of this Order, if it may reasonably be considered that one of the main reasons for the separate existence of two or more corporations is so that one of them meets the applicable conditions for a remission of a fee fixed under this Order for which only small businesses

*aliments et drogues* ou du *Règlement sur les instruments médicaux*, selon le cas.

### **Affiliation**

**(3)** Pour l'application du présent arrêté :

**a)** une entité est affiliée à une autre si l'une d'elles est la filiale de l'autre, si toutes deux sont des filiales de la même entité ou encore si chacune d'elle est contrôlée par la même entité ou le même individu;

**b)** si deux entités sont affiliées à la même entité au même moment, elles sont réputées être affiliées l'une à l'autre;

**c)** un individu est affilié à une entité s'il la contrôle.

### **Filiale**

**(4)** Pour l'application du présent arrêté, une entité est une filiale d'une autre entité si elle est contrôlée par cette autre entité.

### **Contrôle**

**(5)** Pour l'application du présent arrêté :

**a)** une personne morale est contrôlée par une entité ou un individu si :

**(i)** des valeurs mobilières de cette personne morale comportant plus de 50 % des votes qui peuvent être exercés lors de l'élection des administrateurs de la personne morale en question sont détenues, directement ou indirectement, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs filiales, autrement qu'à titre de garantie uniquement, par cette entité ou cet individu ou pour son bénéfice,

**(ii)** les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale;

**b)** une entité autre qu'une personne morale est contrôlée par l'entité ou l'individu qui détient dans cette entité — directement ou indirectement, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs filiales — des titres de participation lui donnant droit de recevoir plus de 50 % des bénéfices de cette entité ou plus de 50 % des éléments d'actif de celle-ci au moment de sa dissolution.

### **Affiliation réputée**

**(6)** Pour l'application du présent arrêté, s'il est raisonnable de considérer qu'un des principaux motifs de l'existence distincte de plusieurs personnes morales est de permettre à l'une d'elles de satisfaire aux conditions applicables à l'obtention de la remise du paiement d'un



are eligible, the two or more corporations are deemed to be affiliated with each other.

## Purpose

### Purpose — fees

**2 (1)** The purpose of this Order is to fix the fees for the following:

(a) in respect of drugs for human use and drugs for veterinary use only, the examination of a new drug submission, a supplement to a new drug submission, an abbreviated new drug submission or a supplement to an abbreviated new drug submission referred to in section C.08.002, C.08.002.1 or C.08.003 of the *Food and Drug Regulations*, as the case may be, an application in respect of an establishment licence filed under those Regulations or an application for a drug identification number filed under section C.01.014.1 of those Regulations;

(b) in respect of drugs for veterinary use only, the examination of a notification for a veterinary health product filed under subsection C.01.615(1) of the *Food and Drug Regulations*, a preclinical submission filed under subsection C.08.005(1) of those Regulations, information filed under section C.08.010 of those Regulations for the purpose of obtaining a letter of authorization, information and material filed under section C.08.014 of those Regulations for the purpose of obtaining an experimental studies certificate, information and material filed with the Minister in respect of a notifiable change or a protocol filed with the Minister;

(c) the right to sell a drug under the *Food and Drug Regulations*; and

(d) the examination of an application in respect of a medical device licence, the right to sell a medical device or the examination of an application in respect of an establishment licence under the *Medical Devices Regulations*.

### Purpose — remission

**(2)** The purpose of this Order is also to remit, in whole or in part, certain of those fees.

## Non-application

### Non-application

**3 (1)** This Order does not apply in respect of

(a) publicly funded health care institutions;

(b) branches or agencies of the Government of Canada or of the government of a province; or

prix fixé au titre du présent arrêté, dont seule une petite entreprise peut se prévaloir, ces personnes morales sont réputées être affiliées les unes aux autres.

## Objet

### Objet — prix à payer

**2 (1)** Le présent arrêté prévoit le prix à payer :

a) à l'égard des drogues pour usage humain et des drogues pour usage vétérinaire seulement, pour l'examen d'une présentation de drogue nouvelle, ou d'un supplément à une telle présentation, ou d'une présentation abrégée de drogue nouvelle, ou d'un supplément à une telle présentation, visés aux articles C.08.002, C.08.002.1 ou C.08.003, selon le cas, du *Règlement sur les aliments et drogues*, d'une demande, à l'égard d'une licence d'établissement, déposée au titre de ce règlement ou d'une demande d'identification numérique déposée au titre de l'article C.01.014.1 du même règlement;

b) à l'égard des drogues pour usage vétérinaire seulement, pour l'examen de tout avis déposé pour un produit de santé animale au titre du paragraphe C.01.615(1) de ce règlement, de toute présentation préclinique déposée au titre du paragraphe C.08.005(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, de tout renseignement présenté au titre de l'article C.08.010 de ce règlement pour l'obtention d'une lettre d'autorisation, de tout renseignement ou matériel présenté au titre de l'article C.08.014 de ce règlement pour l'obtention d'un certificat d'études expérimentales, de tout renseignement ou matériel présenté au ministre à l'égard d'une modification nécessitant un préavis ou de tout protocole déposé auprès du ministre;

c) pour le droit de vendre une drogue sous le régime du *Règlement sur les aliments et drogues*;

d) pour l'examen d'une demande à l'égard de l'homologation d'un instrument médical, pour le droit de vendre un instrument médical ou pour l'examen d'une demande à l'égard d'une licence d'établissement déposée au titre du *Règlement sur les instruments médicaux*.

### Objet — remise

**(2)** Le présent arrêté prévoit aussi la remise, en tout ou en partie, du paiement de certains des prix à payer.

## Non-application

### Non-application

**3 (1)** Le présent arrêté ne s'applique pas :

a) aux établissements de santé financés par l'État;

b) aux agences et aux organismes du gouvernement du Canada ou d'une province;

(c) drugs that are the subject of an extraordinary use new drug submission filed under section C.08.002.01 of the *Food and Drug Regulations* or of an abbreviated extraordinary use new drug submission filed under section C.08.002.1 of those Regulations.

#### **Definition of publicly funded health care institution**

(2) For the purposes of subsection (1), **publicly funded health care institution** means an institution that is funded by the Government of Canada or the government of a province and that is

(a) licensed, approved or designated by a province in accordance with the laws of the province to provide care or treatment to persons or animals suffering from any form of disease or illness; or

(b) owned or operated by the Government of Canada or the government of a province and that provides health services.

## Annual Adjustment of Fees

#### **Adjustment of fees**

4 (1) Beginning on April 1, 2021, every fee set out in this Order is to be adjusted in each fiscal year on April 1 by the percentage change over 12 months in the April All-items Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the *Statistics Act*, for the previous fiscal year and rounded up to the nearest dollar.

#### **Formula**

(2) In the case of a fee that is payable under any of Divisions 1 to 5 of Part 2 or Division 1 of Part 3 in a fiscal year that is not set out in the applicable schedule, the amount of the fee is to be calculated, on April 1 of the fiscal year, in accordance with the following formula and rounded up to the nearest dollar:

$$\text{Fee} = A + (A \times B)$$

where

- A** is the amount of the fee that was payable in the previous fiscal year; and
- B** is the percentage change over 12 months in the April All-items Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the *Statistics Act*, for the previous fiscal year.

(c) aux drogues qui font l'objet d'une présentation de drogue nouvelle pour usage exceptionnel déposée au titre de l'article C.08.002.01 du *Règlement sur les aliments et drogues* ou d'une présentation abrégée de drogue nouvelle pour usage exceptionnel déposée en application de l'article C.08.002.1 du même règlement.

#### **Définition de établissement de santé financé par l'État**

(2) Pour l'application du paragraphe (1), **établissement de santé financé par l'État** s'entend d'un établissement financé par le gouvernement du Canada ou le gouvernement d'une province :

(a) qui peut, au titre d'une licence, d'une autorisation ou d'une désignation délivrée par une province sous le régime de ses lois, fournir des soins ou des traitements aux personnes ou aux animaux atteints d'une maladie ou d'une affection;

(b) qui fournit des services de santé et qui soit appartient au gouvernement du Canada ou au gouvernement d'une province, soit est exploité par lui.

## Rajustement annuel du prix à payer

#### **Rajustement du prix à payer**

4 (1) À compter du 1<sup>er</sup> avril 2021, les prix à payer prévus au présent arrêté sont rajustés le 1<sup>er</sup> avril au cours de chaque exercice en fonction du taux de variation sur douze mois de l'indice d'ensemble des prix à la consommation du Canada du mois d'avril de l'exercice précédent, publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique* et arrondi au dollar supérieur.

#### **Formule**

(2) Dans le cas du prix à payer aux termes des sections 1 à 5 de la partie 2 ou de la section 1 de la partie 3 pour un exercice qui n'est pas visé à l'annexe pertinente, le prix est calculé au 1<sup>er</sup> avril de l'exercice conformément à la formule ci-après et arrondi au dollar supérieur :

$$\text{Prix à payer} = A + (A \times B)$$

Où :

- A** représente le prix à payer au cours de l'exercice précédent;
- B** le taux de variation sur douze mois de l'indice d'ensemble des prix à la consommation du Canada du mois d'avril de l'exercice précédent, publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*.

## Requests for Information — Remissions for Small Businesses

### Information on request

**5** If the Minister determines, in respect of a person that provided information under any of the following provisions, that additional information is necessary to demonstrate that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year, the Minister may request that the person provide him or her with additional information within 60 days after the day on which the request is made:

- (a) subparagraph 16(a)(ii) or (b)(ii);
- (b) clause 17(b)(i)(B) or (ii)(B);
- (c) subparagraph 25(a)(ii) or (b)(ii);
- (d) clause 26(b)(i)(B) or (ii)(B);
- (e) subparagraph 49(a)(ii) or (b)(ii);
- (f) subparagraph 53(a)(ii) or (b)(ii);
- (g) subparagraph 57(a)(ii) or (b)(ii);
- (h) subparagraph 66(a)(ii) or (b)(ii);
- (i) clause 67(b)(i)(B) or (ii)(B);
- (j) subparagraph 74(a)(ii) or (b)(ii); or
- (k) subparagraph 79(a)(ii) or (b)(ii).

## Performance Standard and Remission

### Remission — performance standard

**6 (1)** If the Minister determines that the performance standard has not been met in relation to a fee that is payable under this Order, remission is granted to the person that must pay the fee

- (a) of an amount equal to 25% of the fee; or
- (b) of an amount equal to 25% of the amount that is payable, in the case where remission is granted of part of the fee under any other provision of this Order.

### Exceptions

**(2)** Subsection (1) does not apply to a fee for the examination of

- (a) an application or submission referred to in this Order in respect of which a joint or parallel review is conducted by the Minister and a foreign regulatory authority; or

## Demande de renseignements — remise aux petites entreprises

### Renseignements sur demande

**5** S'il conclut, à l'égard d'une personne qui a fourni des renseignements au titre de l'une des dispositions ci-après, que des renseignements additionnels sont nécessaires pour démontrer qu'elle correspond à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable, le ministre peut demander à la personne de les lui fournir dans les soixante jours suivant la date de la demande :

- a) les sous-alinéas 16a)(ii) ou b)(ii);
- b) les divisions 17b)(i)(B) ou (ii)(B);
- c) les sous-alinéas 25a)(ii) ou b)(ii);
- d) les divisions 26b)(i)(B) ou (ii)(B);
- e) les sous-alinéas 49a)(ii) ou b)(ii);
- f) les sous-alinéas 53a)(ii) ou b)(ii);
- g) les sous-alinéas 57a)(ii) ou b)(ii);
- h) les sous-alinéas 66a)(ii) ou b)(ii);
- i) les divisions 67b)(i)(B) ou (ii)(B);
- j) les sous-alinéas 74a)(ii) ou b)(ii);
- k) les sous-alinéas 79a)(ii) ou b)(ii).

## Norme de rendement et remise

### Remise — norme de rendement

**6 (1)** Lorsque le ministre estime que la norme de rendement n'a pas été respectée à l'égard d'un prix à payer visé au présent arrêté, remise est accordée à la personne devant s'acquitter du paiement du prix à payer :

- a) d'une somme correspondant à 25 % du prix à payer;
- b) d'une somme correspondant à 25 % de la somme exigible, dans le cas où la remise est accordée pour une partie du prix à payer aux termes de toute autre disposition du présent arrêté.

### Exception

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux prix à payer pour l'examen :

- a) de toute présentation ou demande visée au présent arrêté à l'égard de laquelle un examen du ministre est effectué conjointement ou parallèlement avec des organismes de réglementation internationaux;

**(b)** an application for a licence that is filed under section 32 of the *Medical Devices Regulations* if

**(i)** the medical device to which the application relates includes a component that is a drug, and

**(ii)** the Minister has made a decision in respect of the application to issue or amend a medical device licence under section 36 of those Regulations, or to refuse to issue or amend such a licence under section 38 of those Regulations.

## PART 2

### Drugs

#### DIVISION 1

#### Fees for Examination of a Submission — Drugs for Human Use

#### Interpretation

##### Definition of *submission*

**7** In this Division, ***submission*** means any of the following:

**(a)** an application for a drug identification number that is filed under section C.01.014.1 of the *Food and Drug Regulations*;

**(b)** a new drug submission that is filed under section C.08.002 of those Regulations;

**(c)** an abbreviated new drug submission that is filed under section C.08.002.1 of those Regulations; or

**(d)** a supplement to a new drug submission or abbreviated new drug submission that is filed under section C.08.003 of those Regulations.

#### Non-application

##### Non-application

**8** This Division does not apply to drugs for veterinary use only.

#### Fees and Remissions

##### Fee for examination

**9 (1)** Subject to paragraph 10(b) and section 12, the fee for the examination of a submission is, in respect of the

**b)** d'une demande d'homologation qui est déposée au titre de l'article 32 du *Règlement sur les instruments médicaux*, dans le cas où, à la fois :

**(i)** l'instrument médical à l'égard duquel la demande est déposée comprend un composant qui est une drogue,

**(ii)** le ministre a délivré ou modifié l'homologation aux termes de l'article 36 de ce règlement, ou a refusé de la délivrer ou de la modifier aux termes de l'article 38 de ce règlement.

## PARTIE 2

### Drogues

#### SECTION 1

#### Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue — drogues pour usage humain

#### Définition

##### Définition de *présentation*

**7** Pour l'application de la présente section, ***présentation*** s'entend :

**a)** de toute demande d'identification numérique déposée au titre de l'article C.01.014.1 du *Règlement sur les aliments et drogues*;

**b)** de toute présentation de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.002 de ce règlement;

**c)** de toute présentation abrégée de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.002.1 de ce règlement;

**d)** de tout supplément à une présentation de drogue nouvelle ou à une présentation abrégée de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.003 de ce règlement.

#### Non-application

##### Non application

**8** La présente section ne s'applique pas aux drogues pour usage vétérinaire seulement.

#### Prix à payer et remise

##### Prix à payer pour examen

**9 (1)** Sous réserve de l'alinéa 10b) et de l'article 12, le prix à payer pour l'examen d'une présentation correspond,

applicable submission class set out in column 1 of Schedule 1 and described in column 2, as follows:

**(a)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 3 to 6 of Schedule 1, the fee set out in that column; and

**(b)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 3 to 6 of Schedule 1, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee paid by person that files submission**

**(2)** The fee is payable by the person that files the submission.

#### **Fee and timing of payment — preliminary examination**

**10** If a preliminary examination is conducted in respect of a submission,

**(a)** the full fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 9(2) stating that the submission has been found to be complete and has been accepted for further examination; or

**(b)** 10% of the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 9(2) stating that the submission has been found to be incomplete.

#### **Fee and timing of payment — no preliminary examination**

**11** If a preliminary examination is not conducted in respect of a submission, the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 9(2) stating that the submission has been received.

#### **Fee — filing in previous fiscal year**

**12** For the purposes of subsection 9(1), if the Minister issues a notice referred to in section 10 or 11 in the fiscal year that follows the fiscal year in which the submission was filed, the fee that is payable is the fee that was payable in the fiscal year in which the submission was filed.

#### **Deferred payment — notice of compliance**

**13** Despite sections 10 and 11, if the person referred to in subsection 9(2) files an application for authorization under section C.07.003 of the *Food and Drug Regulations* at the same time that the person files the submission, payment of the fee is deferred until the issuance to the person of a notice of compliance under section C.08.004 of those Regulations or of a document setting out the drug identification number assigned for the drug under subsection C.01.014.2(1) of those Regulations.

selon la catégorie de présentation applicable visée à la colonne 1 de l'annexe 1 et décrite à la colonne 2 :

**a)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 3 à 6 de l'annexe 1, au prix à payer prévu à cette colonne;

**b)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 3 à 6 de l'annexe 1, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer par la personne qui dépose la présentation**

**(2)** La personne qui dépose la présentation est tenue de s'acquitter du prix à payer.

#### **Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire**

**10** Lorsqu'un examen préliminaire est mené à l'égard de la présentation :

**a)** la totalité du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 9(2) portant que la présentation a été jugée complète et qu'elle a été acceptée pour poursuite de l'examen;

**b)** 10 % du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 9(2) portant que la présentation a été jugée incomplète.

#### **Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire**

**11** Lorsqu'aucun examen préliminaire n'est mené à l'égard de la présentation, le paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 9(2) portant que la présentation a été reçue.

#### **Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent**

**12** Pour l'application du paragraphe 9(1), lorsque le ministre délivre un avis visé aux articles 10 ou 11 au cours de l'exercice suivant l'exercice durant lequel la présentation a été déposée, le prix à payer est celui qui s'appliquait à l'exercice durant lequel la présentation a été déposée.

#### **Paiement différé — avis de conformité**

**13** Malgré les articles 10 et 11, lorsque la personne visée au paragraphe 9(2) dépose la demande d'autorisation visée à l'article C.07.003 du *Règlement sur les aliments et drogues* avec la présentation, le paiement est différé jusqu'à ce qu'un avis de conformité lui soit délivré aux termes de l'article C.08.004 de ce règlement ou qu'un document lui soit délivré indiquant l'identification numérique attribuée à la drogue au titre du paragraphe C.01.014.2(1) du même règlement.

**Remission — urgent public health need**

**14** Remission is granted to a person referred to in subsection 9(2) that files a new drug submission under section C.08.002 of the *Food and Drug Regulations* or an application for a drug identification number under section C.01.014.1 of those Regulations of the amount of the fee that is payable under subsection 9(1) if, as of the day on which the person filed the new drug submission or application,

- (a) the drug has the same medicinal ingredient, strength and route of administration and is in a comparable dosage form as a drug that may be imported under subsection C.10.001(2) of those Regulations;
- (b) a drug identification number has not been assigned under subsection C.01.014.2(1) of those Regulations for the drug or for another drug that has the same medicinal ingredient, strength and route of administration and is in a comparable dosage form; and
- (c) a notice of compliance has not been issued under section C.08.004 of those Regulations in respect of the drug or another drug that has the same medicinal ingredient, strength and route of administration and is in a comparable dosage form.

**Remission — General Council Decision**

**15** Remission is granted to the person referred to in subsection 9(2) of the amount of the fee that is payable under subsection 9(1) if the person has received an authorization under section 21.04 of the *Patent Act* in respect of the drug.

**Remission — small business**

**16** Subject to section 18, remission is granted to the person referred to in subsection 9(2) of an amount equal to 50% of the fee that is payable under subsection 9(1) if the person provides with their submission, in a form established by the Minister,

- (a) in the case where the person has completed their first fiscal year,
  - (i) a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and
  - (ii) the following information:
    - (A) a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,
    - (B) the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with

**Remise — besoins urgents en matière de santé publique**

**14** Remise est accordée à la personne visée au paragraphe 9(2) qui dépose une présentation de drogue nouvelle au titre de l'article C.08.002 du *Règlement sur les aliments et drogues* ou qui dépose une demande d'identification numérique au titre de l'article C.01.014.1 de ce règlement d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 9(1) si, à la date où la personne qui dépose la présentation ou la demande d'identification, à la fois :

- a) la drogue contient les mêmes ingrédient médicinal, concentration et voie d'administration qu'une drogue qui peut être importée en application du paragraphe C.10.001(2) de ce règlement, sous une forme posologique comparable;
- b) aucune identification numérique n'a été attribuée au titre du paragraphe C.01.014.2(1) de ce règlement à l'égard de la drogue ou à l'égard d'une drogue ayant les mêmes ingrédient médicinal, concentration et voie d'administration, sous une forme posologique comparable;
- c) aucun avis de conformité n'a été délivré aux termes de l'article C.08.004 de ce règlement à l'égard de la drogue ou à l'égard d'une drogue ayant les mêmes ingrédient médicinal, concentration et voie d'administration, sous une forme posologique comparable.

**Remise — décision du Conseil général**

**15** Remise est accordée à la personne visée au paragraphe 9(2) d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 9(1) si la personne a reçu l'autorisation prévue à l'article 21.04 de la *Loi sur les brevets* à l'égard de la drogue.

**Remise — petite entreprise**

**16** Sous réserve de l'article 18, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 9(2) d'une somme correspondant à 50 % du prix à payer visé au paragraphe 9(1) si la personne fournit, avec la présentation, en la forme établie par le ministre :

- a) dans le cas où elle a clos son premier exercice :
  - (i) une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,
  - (ii) les renseignements suivants :
    - (A) les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,
    - (B) les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

#### Remission — first submission by small business

**17** Subject to section 18, remission is granted to the person referred to in subsection 9(2) of an amount equal to the fee that is payable under subsection 9(1) if the following conditions are met:

**(a)** the person has not previously filed a submission in respect of a drug; and

**(b)** the person provides with their submission, in a form established by the Minister,

**(i)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

#### Remise — première présentation par une petite entreprise

**17** Sous réserve de l'article 18, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 9(2) d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 9(1) si les conditions ci-après sont réunies :

**a)** la personne n'a pas déjà déposé de présentation à l'égard d'une drogue;

**b)** elle fournit, avec la présentation, en la forme établie par le ministre :

**(i)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(B)** the following information:

**(I)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(III)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(IV)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(ii)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(B)** the following information:

**(I)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(III)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(IV)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

**Fee or difference payable**

**18** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 9(2) provide additional information, the fee — or the difference between the fee payable under subsection 9(1) and the amount already paid, as the case may be — is immediately payable if

**(a)** the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the

**(B)** les renseignements suivants :

**(I)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(III)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(IV)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**(ii)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(B)** les renseignements suivants :

**(I)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(III)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(IV)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

**Prix à payer ou différence exigible**

**18** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 9(2) de lui fournir des renseignements additionnels, le prix à payer — ou la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 9(1) et la somme déjà acquittée, le cas échéant — devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

**a)** la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite*



person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or

**(b)** the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

## DIVISION 2

### Fees for Examination of a Submission — Drugs for Veterinary Use Only

#### Interpretation

##### Definition of *submission*

**19** In this Division, *submission* means any of the following:

- (a)** an application for a drug identification number that is filed under section C.01.014.1 of the *Food and Drug Regulations*;
- (b)** a notification that is filed under subsection C.01.615(1) of those Regulations in respect of a veterinary health product;
- (c)** a new drug submission that is filed under section C.08.002 of those Regulations;
- (d)** an abbreviated new drug submission that is filed under section C.08.002.1 of those Regulations;
- (e)** a supplement to a new drug submission or an abbreviated new drug submission that is filed under section C.08.003 of those Regulations;
- (f)** a preclinical submission that is filed under subsection C.08.005(1) of those Regulations;
- (g)** information that is filed under section C.08.010 of those Regulations for the purpose of obtaining a letter of authorization;
- (h)** information and material that is filed under section C.08.014 of those Regulations for the purpose of obtaining an experimental studies certificate;
- (i)** information and material that is filed with the Minister in respect of a notifiable change; or

*entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;

**b)** la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

## SECTION 2

### Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue — drogues pour usage vétérinaire seulement

#### Définition

##### Définition de *présentation*

**19** Pour l'application de la présente section, *présentation* s'entend :

- a)** de toute demande d'identification numérique déposée au titre de l'article C.01.014.1 du *Règlement sur les aliments et drogues*;
- b)** de tout avis déposé pour un produit de santé animale au titre du paragraphe C.01.615(1) de ce règlement;
- c)** de toute présentation de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.002 de ce règlement;
- d)** de toute présentation abrégée de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.002.1 de ce règlement;
- e)** de tout supplément à une présentation de drogue nouvelle ou à une présentation abrégée de drogue nouvelle déposée au titre de l'article C.08.003 de ce règlement;
- f)** de toute présentation préclinique déposée au titre du paragraphe C.08.005(1) de ce règlement;
- g)** de tout renseignement présenté au ministre au titre de l'article C.08.010 de ce règlement afin d'obtenir une lettre d'autorisation;
- h)** de tout renseignement ou matériel présenté en application de l'article C.08.014 de ce règlement afin d'obtenir un certificat d'études expérimentales;
- i)** de tout renseignement ou matériel présenté au ministre à l'égard d'une modification nécessitant un préavis;

(j) a protocol that is filed with the Minister and may support any of the matters referred to in paragraphs (c) to (f) or (h).

## Application

### Application

**20** This Division applies to drugs for veterinary use only.

## Fees and Remissions

### Fee for examination

**21 (1)** Subject to paragraph 22(b) and section 24, the fee that is payable in respect of a submission that is of a type set out in column 1 of Schedule 2, for the examination of each component set out in column 2 that is included in the submission, is as follows:

(a) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 3 to 9 of Schedule 2, the applicable fee set out in that column; and

(b) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 3 to 9 of Schedule 2, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

### Fee paid by person that files submission

(2) The fee is payable by the person that files the submission.

### Fee and timing of payment — preliminary examination

**22** If a preliminary examination is conducted in respect of a submission,

(a) the full fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 21(2) stating that the submission has been found to be complete and has been accepted for further examination; or

(b) 10% of the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 21(2) stating that the submission has been found to be incomplete.

### Fee and timing of payment — no preliminary examination

**23** If a preliminary examination is not conducted in respect of a submission, the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 21(2) stating that the submission has been received.

j) de tout protocole déposé auprès du ministre et pouvant servir à l'appui d'un des éléments visés aux alinéas c) à f) ou h).

## Application

### Application

**20** La présente section s'applique aux drogues pour usage vétérinaire seulement.

## Prix à payer et remise

### Prix à payer pour examen

**21 (1)** Sous réserve de l'alinéa 22b) et de l'article 24, le prix à payer à l'égard d'une présentation dont la catégorie est visée à la colonne 1 de l'annexe 2 correspond, pour l'examen de chaque composante visée à la colonne 2 :

a) durant un exercice visé à l'une des colonnes 3 à 9 de l'annexe 2, au prix à payer prévu à cette colonne;

b) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 3 à 9 de l'annexe 2, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

### Prix à payer par la personne qui dépose la présentation

(2) La personne qui dépose la présentation est tenue de s'acquitter du prix à payer.

### Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire

**22** Lorsqu'un examen préliminaire est mené à l'égard de la présentation :

a) la totalité du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 21(2) portant que la présentation a été jugée complète et qu'elle a été acceptée pour poursuite de l'examen;

b) 10 % du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 21(2) portant que la présentation a été jugée incomplète.

### Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire

**23** Lorsqu'aucun examen préliminaire n'est mené à l'égard de la présentation, le paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 21(2) portant que la présentation a été reçue.

**Fee — filing in previous fiscal year**

**24** For the purposes of subsection 21(1), if the Minister issues a notice referred to in section 22 or 23 in the fiscal year that follows the fiscal year in which the submission was filed, the fee that is payable is the fee that was payable in the fiscal year in which the submission was filed.

**Remission — small business**

**25** Subject to section 27, remission is granted to the person referred to in subsection 21(2) of an amount equal to 50% of the fee that is payable under subsection 21(1) if the person provides with their submission, in a form established by the Minister,

**(a)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent**

**24** Pour l'application du paragraphe 21(1), lorsque le ministre délivre un avis visé aux articles 22 ou 23 au cours de l'exercice suivant l'exercice durant lequel la présentation a été déposée, le prix à payer est celui qui s'appliquait à l'exercice durant lequel la présentation a été déposée.

**Remise — petite entreprise**

**25** Sous réserve de l'article 27, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 21(2) d'une somme correspondant à 50 % du prix à payer visé au paragraphe 21(1) si la personne fournit, avec la présentation, en la forme établie par le ministre :

**a)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

#### **Remission — first submission by small business**

**26** Subject to section 27, remission is granted to the person referred to in subsection 21(2) of an amount equal to the fee that is payable under subsection 21(1) if the following conditions are met:

**(a)** the person has not previously filed a submission in respect of a drug; and

**(b)** the person provides with their submission, in a form established by the Minister,

**(i)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(B)** the following information:

**(I)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(III)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(IV)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(ii)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

#### **Remise — première présentation par une petite entreprise**

**26** Sous réserve de l'article 27, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 21(2) d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 21(1) si les conditions ci-après sont réunies :

**a)** la personne n'a pas déjà déposé de présentation à l'égard d'une drogue;

**b)** elle fournit, avec la présentation, en la forme établie par le ministre :

**(i)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(B)** les renseignements suivants :

**(I)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(III)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(IV)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**(ii)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(B)** the following information:

- (I)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (III)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and
- (IV)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

**Fee or difference payable**

**27** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 21(2) provide additional information, the fee — or the difference between the fee payable under subsection 21(1) and the amount already paid, as the case may be — is immediately payable if

- (a)** the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or
- (b)** the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

**DIVISION 3**

## Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Drugs

**Interpretation****Definitions**

**28** The following definitions apply in this Division.

**activity** means an activity set out in Table I to section C.01A.008 of the *Food and Drug Regulations*. (*activité*)

**(B)** les renseignements suivants :

- (I)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (III)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,
- (IV)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

**Prix à payer ou différence exigible**

**27** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 21(2) de lui fournir des renseignements additionnels, le prix à payer — ou la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 21(1) et la somme déjà acquittée, le cas échéant — devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

- a)** la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;
- b)** la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

**SECTION 3**

## Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — drogues

**Définitions****Définitions**

**28** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

**activité** Activité visée au tableau I de l'article C.01A.008 du *Règlement sur les aliments et drogues*. (*activity*)

**drug** has the same meaning as in subsection C.01A.001(2) of the *Food and Drug Regulations*. (*drogue*)

**establishment licence** means a licence issued under section C.01A.008 of the *Food and Drug Regulations*. (*licence d'établissement*)

## Fees and Remission

### Fee for examination

**29 (1)** Subject to section 48, the fee for the examination of an application for an establishment licence or for the annual review of an establishment licence is the sum of the applicable fees referred to in sections 33 to 40 and the fee payable for the examination of an application to amend an establishment licence to add a building is the sum of the applicable fees referred to in sections 41 to 47.

### Fee paid by person that files application

**(2)** The fee is payable by the person that files the application.

### Timing of payment

**30** The fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 29(2) stating that the application has been accepted for further examination.

### Reinstatement

**31** Every provision of this Division that applies to an application for an establishment licence also applies to a request to have such a licence reinstated following the correction of the situation that gave rise to its suspension.

### Interpretation

**32** In sections 33 to 39, a reference to the examination of an application for an establishment licence includes an examination of an application for the annual review of an establishment licence.

### Fee — licence authorizing sterile fabrication

**33** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including fabricating drugs in sterile dosage form, the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
  - (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 1 for that fiscal year, and
  - (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**drogue** S'entend au sens du paragraphe C.01A.001(2) du *Règlement sur les aliments et drogues*. (*drug*)

**licence d'établissement** Licence délivrée au titre de l'article C.01A.008 du *Règlement sur les aliments et drogues*. (*establishment licence*)

## Prix à payer et remise

### Prix à payer pour examen

**29 (1)** Sous réserve de l'article 48, le prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement ou d'une demande d'examen annuel d'une telle licence est la somme des prix applicables visés aux articles 33 à 40 et le prix à payer pour l'examen d'une demande de modification d'une telle licence en vue de l'ajout d'un bâtiment est la somme des prix applicables visés aux articles 41 à 47.

### Prix à payer par la personne qui dépose la demande

**(2)** La personne qui dépose la demande est tenue de s'acquitter du prix à payer.

### Exigibilité du paiement

**30** Le paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 29(2) portant que la demande a été acceptée pour poursuite de l'examen.

### Rétablissement

**31** Chaque disposition de la présente section qui s'applique à la demande de licence d'établissement s'applique également à la demande de mettre fin à la suspension de la licence si la situation y ayant donné lieu a été corrigée.

### Disposition interprétative

**32** Aux articles 33 à 39, la mention de l'examen d'une demande de licence d'établissement vaut mention de l'examen annuel de la même licence.

### Prix à payer — autorisation de manufacturer des drogues stériles

**33** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment la manufacture de drogues sous forme posologique stérile, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
  - (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 1 en fonction de l'exercice applicable,
  - (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 1 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing importation**

**34** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including importing drugs — but not fabricating drugs in sterile dosage form — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 2 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and
- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 2 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing non-sterile fabrication**

**35** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including fabricating drugs that are not in sterile dosage form — but not fabricating drugs in sterile dosage form or importing drugs — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 3 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 1 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation d'importer**

**34** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment l'importation de drogues, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 2 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);
- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 2 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation de manufacturer des drogues non stériles**

**35** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment la manufacture de drogues sous forme posologique non stérile mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou l'importation de drogues, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 3 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 3 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing distribution**

**36** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including distributing drugs — but not fabricating drugs in sterile dosage form, importing drugs or fabricating drugs that are not in sterile dosage form — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 4 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and
- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 4 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing wholesaling**

**37** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including wholesaling drugs — but not fabricating drugs in sterile dosage form, importing drugs, fabricating drugs that are not in sterile dosage form or distributing drugs — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 5 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 3 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation de distribuer**

**36** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment la distribution de drogues, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile ou l'importation de drogues, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 4 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);
- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 4 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation de vendre en gros**

**37** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment la vente en gros de drogues, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues ou la distribution de drogues, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 5 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);



- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 5 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing packaging/labelling**

**38** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including packaging/labelling drugs — but not fabricating drugs in sterile dosage form, importing drugs, fabricating drugs that are not in sterile dosage form, distributing drugs or wholesaling drugs — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 6 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and
- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 6 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — licence authorizing testing**

**39** For the examination of an application for an establishment licence for each building at which one or more activities are to be conducted, including testing drugs — but not fabricating drugs in sterile dosage form, importing drugs, fabricating drugs that are not in sterile dosage form, distributing drugs, wholesaling drugs or packaging/labelling drugs — the fee is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
- (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 7 for that fiscal year, and
- (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of

- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 5 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation d'emballer-étiqueter**

**38** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment l'emballage-étiquetage de drogues, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues, la distribution de drogues ou la vente en gros de drogues, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 6 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);
- b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 6 en fonction de l'exercice applicable,
- (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — autorisation d'analyser**

**39** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement relative à chaque bâtiment où une ou plusieurs activités doivent être menées, notamment l'analyse de drogues mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues, la distribution de drogues, la vente en gros de drogues ou l'emballage-étiquetage de drogues, le prix à payer correspond :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
- (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 7 en fonction de l'exercice applicable,

Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 7 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — application for licence — building outside Canada**

**40 (1)** For the examination of an application for an establishment licence referred to in section 33 or 34, the fee for each building located outside Canada that is listed on the application is

**(a)** in respect of drugs for human use, \$918; and

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in the fiscal year 2020-2021, \$765; and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in any subsequent fiscal year, \$918.

#### **Fee — application for annual review — building outside Canada**

**(2)** For the examination of an application for the annual review of an establishment licence referred to in section 33 or 34, the fee for each building located outside Canada that is listed on the establishment licence is the applicable fee set out in paragraph (1)(a) or (b).

#### **Fee — amendment — licence authorizing sterile fabrication**

**41** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to fabricate drugs in sterile dosage form at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

**(a)** in respect of drugs for human use,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 1 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 7 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — demande de licence — bâtiment à l'extérieur du Canada**

**40 (1)** Pour l'examen d'une demande de licence d'établissement visée aux articles 33 ou 34, le prix à payer pour chaque bâtiment situé à l'extérieur du Canada qui figure sur la demande correspond :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain, à 918 \$;

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant l'exercice 2020-2021, à 765 \$,

**(ii)** durant tout exercice ultérieur, à 918 \$.

#### **Prix à payer — demande d'examen annuel — bâtiment à l'extérieur du Canada**

**(2)** Pour l'examen annuel d'une licence d'établissement visée aux articles 33 ou 34, le prix à payer pour chaque bâtiment situé à l'extérieur du Canada qui figure sur la licence d'établissement correspond au prix à payer applicable visé aux alinéas (1)a) ou b).

#### **Prix à payer — modification — autorisation de manufacturer des drogues stériles**

**41** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer la manufacture de drogues sous forme posologique stérile à ces bâtiments, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 1 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 1 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

**Fee — amendment — licence authorizing importation**

**42** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to import drugs — but not to fabricate drugs in sterile dosage form — at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

**(a)** in respect of drugs for human use,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 2 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 2 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

**Fee — amendment — licence authorizing non-sterile fabrication**

**43** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to fabricate drugs that are not in sterile dosage form — but not to fabricate drugs in sterile dosage form or import drugs — at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

**(a)** in respect of drugs for human use,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 3 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 1 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

**Prix à payer — modification — autorisation d'importer**

**42** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer l'importation de drogues à ces bâtiments mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 2 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 2 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

**Prix à payer — modification — autorisation de manufacturer des drogues non stériles**

**43** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer la manufacture de drogues sous forme posologique non stérile à ces bâtiments, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou l'importation de drogues, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 3 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 3 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — amendment — licence authorizing distribution**

**44** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to distribute drugs — but not to fabricate drugs in sterile dosage form, import drugs or fabricate drugs that are not in sterile dosage form — at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

**(a)** in respect of drugs for human use,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 4 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

**(b)** in respect of drugs for veterinary use only,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 4 for that fiscal year, and

**(ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — amendment — licence authorizing wholesaling**

**45** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to wholesale drugs — but not to fabricate drugs in sterile dosage form, import drugs, fabricate drugs that are not in sterile dosage form or distribute drugs — at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

**(a)** in respect of drugs for human use,

**(i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 5 for that fiscal year, and

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 3 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — modification — autorisation de distribuer**

**44** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer la distribution de drogues à ces bâtiments mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile ou l'importation de drogues, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 4 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

**b)** à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 4 en fonction de l'exercice applicable,

**(ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — modification — autorisation de vendre en gros**

**45** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer la vente en gros de drogues à ces bâtiments mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues ou la distribution de drogues, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

**a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :

**(i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 5 en fonction de l'exercice applicable,

(ii) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

(b) in respect of drugs for veterinary use only,

(i) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 5 for that fiscal year, and

(ii) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — amendment — licence authorizing packaging/labelling**

**46** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to package/label drugs — but not to fabricate drugs in sterile dosage form, import drugs, fabricate drugs that are not in sterile dosage form, distribute drugs or wholesale drugs — at that building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

(a) in respect of drugs for human use,

(i) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 6 for that fiscal year, and

(ii) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and

(b) in respect of drugs for veterinary use only,

(i) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 6 for that fiscal year, and

(ii) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Fee — amendment — licence authorizing testing**

**47** If an application to amend an establishment licence seeks to add a building and the amendment seeks to authorize the holder to test drugs — but not to fabricate drugs in sterile dosage form, import drugs, fabricate drugs that are not in sterile dosage form, distribute drugs, wholesale drugs or package/label drugs — at that

(ii) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);

b) à l'égard d'une drogue pour usage vétérinaire seulement :

(i) durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 5 en fonction de l'exercice applicable,

(ii) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — modification — autorisation d'emballer-étiqueter**

**46** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer l'emballage-étiquetage de drogues à ces bâtiments mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues, la distribution de drogues ou la vente en gros de drogues, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

a) à l'égard d'une drogue pour usage humain :

(i) durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 6 en fonction de l'exercice applicable,

(ii) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2),

b) à l'égard des drogues pour usage vétérinaire seulement :

(i) durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix prévu à l'article 6 en fonction de l'exercice applicable,

(ii) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prix à payer — modification — autorisation d'analyser**

**47** Lorsque la demande de modification d'une licence d'établissement vise l'ajout de bâtiments et que la modification vise à autoriser le titulaire à effectuer l'analyse de drogues à ces bâtiments, mais non la manufacture de drogues sous forme posologique stérile ou non stérile, l'importation de drogues, la distribution de drogues, la vente

building, the fee for the examination of the application for each building to be added is as follows:

- (a)** in respect of drugs for human use,
  - (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the fee set out in item 7 for that fiscal year, and
  - (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 3, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2); and
- (b)** in respect of drugs for veterinary use only,
  - (i)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the fee set out in item 7 for that fiscal year, and
  - (ii)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 8 of Schedule 4, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

#### **Prorated fee**

**48** The fee that is payable under subsection 29(1) is reduced by the percentage set out in column 1 of Schedule 5 if the person referred to in subsection 29(2) files, in the period set out in column 2,

- (a)** an application for an establishment licence and has not previously filed such an application; or
- (b)** an application to amend an establishment licence that seeks to add a building.

#### **Remission — small business**

**49** Subject to section 50, remission is granted to the person referred to in subsection 29(2) of an amount equal to 25% of the fee that is payable under subsection 29(1) if the person provides with their application, in a form established by the Minister,

- (a)** in the case where the person has completed their first fiscal year,
  - (i)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and
  - (ii)** the following information:
    - (A)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,
    - (B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with

en gros de drogues ou l'emballage-étiquetage, le prix à payer correspond, pour chaque bâtiment concerné :

- a)** à l'égard d'une drogue pour usage humain :
  - (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix à payer prévu à l'article 7 en fonction de l'exercice applicable,
  - (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 3, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2);
- b)** à l'égard des drogues pour usage vétérinaire seulement :
  - (i)** durant un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix à payer prévu à l'article 7 en fonction de l'exercice applicable,
  - (ii)** durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 8 de l'annexe 4, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

#### **Prorata**

**48** Le prix à payer visé au paragraphe 29(1) est réduit en proportion du pourcentage figurant dans la colonne 1 de l'annexe 5, lorsque la personne visée au paragraphe 29(2) dépose, pendant la période figurant à la colonne 2 :

- a)** une demande de licence d'établissement et qu'elle n'a pas déjà déposée une telle demande;
- b)** une demande de modification d'une licence d'établissement qui vise l'ajout de bâtiments.

#### **Remise — petite entreprise**

**49** Sous réserve de l'article 50, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 29(2) d'une somme correspondant à 25 % du prix à payer visé au paragraphe 29(1) si la personne fournit, avec la demande, en la forme établie par le ministre :

- a)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :
  - (i)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,
  - (ii)** les renseignements suivants :
    - (A)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,
    - (B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

### Difference payable

**50** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 29(2) provide additional information, the difference between the fee payable under subsection 29(1) and the amount already paid is immediately payable if

**(a)** the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or

**(b)** the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

### Différence exigible

**50** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 29(2) de lui fournir des renseignements additionnels, la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 29(1) et la somme déjà acquittée devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

**a)** la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;

**b)** la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

**DIVISION 4**

## Fees for Right to Sell Drugs for Human Use

## Non-application

**Non-application**

**51** This Division does not apply to drugs for veterinary use only.

## Fees and Remission

**Annual fee**

**52 (1)** The annual fee that is payable for the right to sell a drug for which a drug identification number has been assigned under subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* is, in respect of the type of drug set out in column 1 of Schedule 6, as follows:

**(a)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 6, the fee set out in that column; and

**(b)** in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 2 to 5 of Schedule 6, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

**Fee payable by person after first sale**

**(2)** The fee is payable by the person to which a document was issued under subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* that sets out the drug identification number assigned for the drug if the person has sold the drug following the issuance of the document.

**Timing of payment**

**(3)** The fee is payable on October 1.

**Non-application — interruption of sale**

**(4)** Subject to subsection (5), subsection (1) does not apply to the person if they notified the Minister in accordance with section C.01.014.71 of the *Food and Drug Regulations* in the 12 months preceding October 1.

**Resumption of sale**

**(5)** Subsection (4) ceases to apply on the day on which the person notifies the Minister in accordance with section C.01.014.72 of the *Food and Drug Regulations*.

**Remission — small business**

**53** Subject to section 54, remission is granted to the person referred to in subsection 52(2) of an amount equal to

**SECTION 4**

## Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage humain

## Non-application

**Non-application**

**51** La présente section ne s'applique pas aux drogues pour usage vétérinaire seulement.

## Prix à payer et remise

**Prix annuel**

**52 (1)** Le prix à payer annuellement pour le droit de vendre une drogue à l'égard de laquelle une identification numérique a été attribuée au titre du paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* correspond, selon le type de drogue visé à la colonne 1 de l'annexe 6, au prix suivant :

**a)** dans le cas d'un exercice visé à l'une des colonnes 2 à 5 de l'annexe 6, le prix à payer annuellement en fonction de l'exercice applicable;

**b)** dans le cas d'un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 2 à 5 de l'annexe 6, le prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

**Prix à payer par la personne après la première vente**

**(2)** Est tenue de s'acquitter du prix à payer la personne à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue dans le cas où la personne a vendu la drogue après la délivrance du document.

**Exigibilité du paiement**

**(3)** Le paiement est exigible le 1<sup>er</sup> octobre.

**Non-application — interruption de vente**

**(4)** Sous réserve du paragraphe (5), le paragraphe (1) ne s'applique pas à la personne qui a avisé le ministre en conformité avec l'article C.01.014.71 du *Règlement sur les aliments et drogues* au cours des douze mois précédant le 1<sup>er</sup> octobre.

**Reprise de la vente**

**(5)** Le paragraphe (4) cesse d'avoir effet à la date à laquelle la personne avise le ministre en conformité avec l'article C.01.014.72 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

**Remise — petite entreprise**

**53** Sous réserve de l'article 54, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 52(2) d'une somme



25% of the fee that is payable under subsection 52(1) if the person provides with the notification provided under subsection C.01.014.5(1) of the *Food and Drug Regulations*, in a form established by the Minister,

**(a)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

correspondant à 25 % du prix à payer visé au paragraphe 52(1) si la personne fournit, avec l'avis visé au paragraphe C.01.014.5(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, en la forme établie par le ministre :

**a)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

**Difference payable**

**54** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 52(2) provide additional information, the difference between the fee payable under subsection 52(1) and the amount already paid is immediately payable if

(a) the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or

(b) the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

**DIVISION 5**

## Fees for Right to Sell Drugs for Veterinary Use Only

**Application****Application**

**55** This Division applies to drug for veterinary use only.

**Fees and Remission****Annual fee**

**56 (1)** The annual fee that is payable for the right to sell a drug for which a drug identification number has been assigned under subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* is as follows:

(a) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 1 to 4 of Schedule 7, the fee set out in that column; and

(b) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 1 to 4 of Schedule 7, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

**Différence exigible**

**54** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 52(2) de lui fournir des renseignements additionnels, la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 52(1) et la somme déjà acquittée devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

a) la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;

b) la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

**SECTION 5**

## Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage vétérinaire seulement

**Application****Application**

**55** La présente section s'applique aux drogues pour usage vétérinaire seulement.

**Prix à payer et remise****Prix annuel**

**56 (1)** Le prix à payer annuellement pour le droit de vendre une drogue à l'égard de laquelle une identification numérique a été attribuée au titre du paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* correspond :

a) durant un exercice visé à l'une des colonnes 1 à 4 de l'annexe 7, au prix à payer prévu à cette colonne;

b) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 1 à 4 de l'annexe 7, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

**Fee payable by person after first sale**

(2) The fee is payable by the person to which a document was issued under subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* that sets out the drug identification number assigned for the drug if the person has sold the drug following the issuance of the document.

**Timing of payment**

(3) The fee is payable on October 1.

**Non-application — interruption of sale**

(4) Subject to subsection (5), subsection (1) does not apply to the person if they notified the Minister in accordance with section C.01.014.71 of the *Food and Drug Regulations* in the 12 months preceding October 1.

**Resumption of sale**

(5) Subsection (4) ceases to apply on the day on which the person notifies the Minister in accordance with section C.01.014.72 of the *Food and Drug Regulations*.

**Remission — small business**

57 Subject to section 58, remission is granted to the person referred to in subsection 56(2) of an amount equal to 25% of the fee that is payable under subsection 56(1) if the person provides with the notification provided under subsection C.01.014.5(1) of the *Food and Drug Regulations*, in a form established by the Minister,

(a) in the case where the person has completed their first fiscal year,

(i) a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

(ii) the following information:

(A) a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

(B) the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

(C) the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

(D) the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**Prix à payer par la personne après la première vente**

(2) Est tenue de s'acquitter du prix à payer la personne à qui a été délivré le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* qui indique l'identification numérique attribuée à la drogue, dans le cas où la personne a vendu la drogue après la délivrance du document.

**Exigibilité du paiement**

(3) Le paiement est exigible le 1<sup>er</sup> octobre.

**Non-application — interruption de vente**

(4) Sous réserve du paragraphe (5), le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard de la personne qui a avisé le ministre par écrit en conformité avec l'article C.01.014.71 du *Règlement sur les aliments et drogues* au cours des douze mois précédant le 1<sup>er</sup> octobre.

**Reprise de la vente**

(5) Le paragraphe (4) cesse d'avoir effet à la date à laquelle la personne avise le ministre en conformité avec l'article C.01.014.72 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

**Remise — petite entreprise**

57 Sous réserve de l'article 58, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 56(2) d'une somme correspondant à 25 % du prix à payer visé au paragraphe 56(1) si la personne fournit, avec l'avis visé au paragraphe C.01.014.5(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, en la forme établie par le ministre :

a) dans le cas où elle a clos son premier exercice :

(i) une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

(ii) les renseignements suivants :

(A) les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

(B) les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

(C) le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

(D) ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

#### Difference payable

**58** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 56(2) provide additional information, the difference between the fee payable under subsection 56(1) and the amount already paid is immediately payable if

**(a)** the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or

**(b)** the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle compaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

#### Différence exigible

**58** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 56(2) de lui fournir des renseignements additionnels, la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 56(1) et la somme déjà acquittée devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

**a)** la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;

**b)** la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

**PART 3****Medical Devices****DIVISION 1****Fees for Examination of an Application for a Medical Device Licence****Interpretation****Definition of licence**

**59** In this Division, *licence* means a medical device licence issued under paragraph 36(1)(a) of the *Medical Devices Regulations*.

**Fees and Remissions****Fee for examination**

**60 (1)** Subject to paragraph 62(b) and section 64, the fee for the examination of an application for a licence that is filed under section 32 of the *Medical Devices Regulations* or for the examination of an application for a licence amendment that is filed under section 34 of those Regulations is, in respect of the applicable category set out in column 1 of Schedule 8 and described in column 2, as follows:

- (a) in the case of a fee that is payable in a fiscal year set out in any of columns 3 to 6 of Schedule 8, the fee set out in that column; and
- (b) in the case of a fee that is payable in a fiscal year other than one set out in any of columns 3 to 6 of Schedule 8, the amount that is calculated in accordance with subsection 4(2).

**Fee payable by person that files application**

**(2)** The fee is payable by the person that files the application.

**Reinstatement**

**61** Every provision of this Division that applies to an application for a licence for a Class II, III or IV medical device filed under section 32 of the *Medical Devices Regulations* also applies to a request to have such a licence reinstated following the correction of the situation that gave rise to its suspension.

**PARTIE 3****Instruments médicaux****SECTION 1****Prix à payer pour l'examen d'une demande d'homologation — instrument médical****Définition****Définition de homologation**

**59** Pour l'application de la présente section, *homologation* s'entend de l'homologation d'un instrument médical visée à l'alinéa 36(1)a) du *Règlement sur les instruments médicaux*.

**Prix à payer et remise****Prix à payer pour examen**

**60 (1)** Sous réserve de l'alinéa 62b) et de l'article 64, le prix à payer pour l'examen d'une demande d'homologation qui est déposée au titre de l'article 32 du *Règlement sur les instruments médicaux*, ou pour l'examen d'une demande de modification de l'homologation portant sur l'une des modifications visées à l'article 34 du même règlement, correspond, selon la catégorie applicable visée à la colonne 1 du tableau de l'annexe 8 et décrite à la colonne 2 :

- a) durant un exercice visé à l'une des colonnes 3 à 6 de l'annexe 8, au prix à payer prévu à cette colonne;
- b) durant un exercice autre que l'un de ceux visés aux colonnes 3 à 6 de l'annexe 8, au prix calculé conformément au paragraphe 4(2).

**Prix à payer par la personne qui dépose la demande**

**(2)** La personne qui dépose la demande est tenue de s'acquitter du prix à payer.

**Rétablissement**

**61** Chaque disposition de la présente section qui s'applique à la demande d'homologation d'un instrument médical de classe II, III ou IV déposée au titre de l'article 32 du *Règlement sur les instruments médicaux* s'applique également à la demande de levée de la suspension de l'homologation de l'instrument si la situation y ayant donné lieu a été corrigée.

**Fee and timing of payment — preliminary examination**

**62** If a preliminary examination is conducted in respect of an application,

(a) the full fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 60(2) stating that the application has been found to be complete and has been accepted for further examination; or

(b) 10% of the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 60(2) stating that the application has been found to be incomplete.

**Fee and timing of payment — no preliminary examination**

**63** If a preliminary examination is not conducted in respect of an application, the fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 60(2) stating that the application has been received.

**Fee — filing in previous fiscal year**

**64** For the purposes of subsection 60(1), if the Minister issues a notice referred to in section 62 or 63 in the fiscal year that follows the fiscal year in which the application was filed, the fee that is payable is the fee that was payable in the fiscal year in which the application was filed.

**Remission — General Council Decision**

**65** Remission is granted to the person referred to in subsection 60(2) of an amount equal to the fee that is payable under subsection 60(1) if the person has received an authorization under section 21.04 of the *Patent Act* in respect of the medical device.

**Remission — small business**

**66** Subject to section 68, remission is granted to the person referred to in subsection 60(2) of an amount equal to 50% of the fee that is payable under subsection 60(1) if the person provides with their application, in a form established by the Minister,

(a) in the case where the person has completed their first fiscal year,

(i) a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

(ii) the following information:

(A) a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**Prix à payer et exigibilité du paiement — examen préliminaire**

**62** Lorsqu'un examen préliminaire est mené à l'égard de la demande :

a) la totalité du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 60(2) portant que la demande a été jugée complète et qu'elle a été acceptée pour poursuite de l'examen;

b) 10 % du paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 60(2) portant que la demande a été jugée incomplète.

**Prix à payer et exigibilité du paiement — aucun examen préliminaire**

**63** Lorsqu'aucun examen préliminaire n'est mené à l'égard de la demande, le paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 60(2) portant que la demande a été reçue.

**Prix à payer — dépôt durant l'exercice précédent**

**64** Pour l'application du paragraphe 60(1), lorsque le ministre délivre un avis visé aux articles 62 ou 63 au cours de l'exercice suivant l'exercice durant lequel la demande a été déposée, le prix à payer est celui qui s'appliquait à l'exercice durant lequel la demande a été déposée.

**Remise — décision du Conseil général**

**65** Remise est accordée à la personne visée au paragraphe 60(2) d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 60(1) si la personne a reçu l'autorisation prévue à l'article 21.04 de la *Loi sur les brevets* à l'égard de l'instrument médical.

**Remise — petite entreprise**

**66** Sous réserve de l'article 68, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 60(2) d'une somme correspondant à 50 % du prix à payer visé au paragraphe 60(1) si la personne fournit, avec la demande, en la forme établie par le ministre :

a) dans le cas où elle a clos son premier exercice :

(i) une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

(ii) les renseignements suivants :

(A) les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

#### Remission — first application by small business

**67** Subject to section 68, remission is granted to the person referred to in subsection 60(2) of an amount equal to the fee that is payable under subsection 60(1) if the following conditions are met:

**(a)** the person has not previously filed an application for a licence under section 32 of the *Medical Devices Regulations*; and

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

#### Remise — première demande par une petite entreprise

**67** Sous réserve de l'article 68, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 60(2) d'une somme correspondant au prix à payer visé au paragraphe 60(1) si les conditions ci-après sont réunies :

**a)** la personne n'a pas déjà déposée une demande d'homologation en application de l'article 32 du *Règlement sur les instruments médicaux*;

**(b)** the person provides with their application, in a form established by the Minister,

**(i)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(B)** the following information:

**(I)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(III)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(IV)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(ii)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(A)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**(B)** the following information:

**(I)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(II)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,

**(III)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(IV)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

**b)** elle fournit, avec la demande, en la forme établie par le ministre :

**(i)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(B)** les renseignements suivants :

**(I)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(III)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(IV)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**(ii)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(A)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(B)** les renseignements suivants :

**(I)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(II)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,

**(III)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(IV)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.



**Fee or difference payable**

**68** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 60(2) provide additional information, the fee — or the difference between the fee payable under subsection 60(1) and the amount already paid, as the case may be — is immediately payable if

(a) the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or

(b) the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

**DIVISION 2**

## Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Medical Devices

**Interpretation****Definition of establishment licence**

**69** In this Division, **establishment licence** means a licence issued under section 46 of the *Medical Devices Regulations*.

**Application****Applicable classes**

**70** This Division applies to persons that import or sell medical devices that are subject to the *Medical Devices Regulations*, other than persons that import or sell only medical devices that are subject to Part 2 or 3 of those Regulations.

**Fee and Remission****Fee for examination**

**71 (1)** The fee that is payable for the examination of an application for an establishment licence filed under section 45 of the *Medical Devices Regulations* or for the annual review of such a licence filed under section 46.1 of those Regulations is \$4,590.

**Prix à payer ou différence exigible**

**68** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 60(2) de lui fournir des renseignements additionnels, le prix à payer — ou la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 60(1) et la somme déjà acquittée, le cas échéant — devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

a) la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;

b) la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

**SECTION 2**

## Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — instrument médical

**Définition****Définition de licence d'établissement**

**69** Dans la présente section, **licence d'établissement** s'entend de la licence délivrée au titre de l'article 46 du *Règlement sur les instruments médicaux*.

**Application****Classes applicables**

**70** La présente section s'applique aux personnes qui importent ou vendent des instruments médicaux visés par le *Règlement sur les instruments médicaux*, sauf celles qui n'importent ou ne vendent que des instruments visés aux parties 2 ou 3 de ce règlement.

**Prix à payer et remise****Prix à payer pour examen**

**71 (1)** Le prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement déposée au titre de l'article 45 du *Règlement sur les instruments médicaux* ou d'une demande d'examen annuel d'une telle licence déposée au titre de l'article 46.1 du même règlement est de 4 590 \$.

**Fee paid by person that files application**

**(2)** The fee is payable by the person that files the application.

**Timing of payment**

**72** The fee is payable on the issuance by the Minister of a notice to the person referred to in subsection 71(2) stating that the application has been accepted for further examination.

**Reinstatement**

**73** Every provision of this Division that applies to an application for an establishment licence also applies to a request to have such a licence reinstated following the correction of the situation that gave rise to its suspension.

**Remission – small business**

**74** Subject to section 75, remission is granted to the person referred to in subsection 71(2) of an amount equal to 25% of the fee that is payable under subsection 71(1) if the person provides with their application, in a form established by the Minister,

**(a)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

**Prix à payer par la personne qui dépose la demande**

**(2)** La personne qui dépose la demande est tenue de s'acquitter du prix à payer.

**Exigibilité du paiement**

**72** Le paiement est exigible à la délivrance d'un avis du ministre à la personne visée au paragraphe 71(2) portant que la demande a été acceptée pour poursuite de l'examen.

**Rétablissement**

**73** Chaque disposition de la présente section qui s'applique à la demande de licence d'établissement s'applique également à la demande de mettre fin à la suspension de la licence si la situation y ayant donné lieu a été corrigée.

**Remise – petite entreprise**

**74** Sous réserve de l'article 75, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 71(2) d'une somme correspondant à 25 % du prix à payer visé au paragraphe 71(1) si la personne fournit, avec la demande, en la forme établie par le ministre :

**a)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

(ii) the following information:

- (A) a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (B) the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (C) the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and
- (D) the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

#### Difference payable

**75** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 71(2) provide additional information, the difference between the fee payable under subsection 71(1) and the amount already paid is immediately payable if

- (a) the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or
- (b) the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

### DIVISION 3

## Fees for Right to Sell Licensed Class II, III or IV Medical Devices

### Interpretation

#### Definition of *licence*

**76** In this Division, *licence* means a medical device licence issued under paragraph 36(1)(a) of the *Medical Devices Regulations*.

(ii) les renseignements suivants :

- (A) les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (B) les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (C) le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,
- (D) ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

#### Différence exigible

**75** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 71(2) de lui fournir des renseignements additionnels, la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 71(1) et la somme déjà acquittée devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

- a) la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;
- b) la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

### SECTION 3

## Prix à payer pour le droit de vendre un instrument médical homologué de classe II, III ou IV

### Définition

#### Définition de *homologation*

**76** En application de la présente section, *homologation* s'entend de l'homologation d'un instrument médical visée à l'alinéa 36(1)a) du *Règlement sur les instruments médicaux*.

## Fees and Remission

### Annual fee

**77 (1)** The annual fee that is payable for the right to sell a licensed Class II, III or IV medical device is \$381.

### Fee payable by holder — licence not suspended

**(2)** The fee is payable by the person that holds the licence for the Class II, III or IV medical device if the licence is not suspended under section 40 or 41 of the *Medical Devices Regulations*.

### Timing of payment

**78** The fee is payable on December 20.

### Remission — small business

**79** Subject to section 80, remission is granted to the person referred to in subsection 77(2) of an amount equal to 25% of the fee that is payable under subsection 77(1) if the person provides with the statement provided under subsection 43(1) of the *Medical Devices Regulations*, in a form established by the Minister,

**(a)** in the case where the person has completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in their last completed fiscal year, and

**(ii)** the following information:

**(A)** a list of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person was affiliated in the person's last completed fiscal year,

**(C)** the number of employees of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year, and

**(D)** the gross revenue of the person in their last fiscal year and of the persons with which the person was affiliated in those persons' last completed fiscal year; and

**(b)** in the case where the person has not completed their first fiscal year,

**(i)** a statement indicating that the person anticipates meeting the definition *small business* in subsection 1(1) in their first fiscal year, and

## Prix à payer et remise

### Prix annuel

**77 (1)** Le prix à payer annuellement pour le droit de vendre un instrument médical homologué de classe II, III ou IV est de 381 \$.

### Prix à payer par le titulaire — homologation non suspendue

**(2)** Est tenue de s'acquitter du prix à payer la personne qui est titulaire d'une homologation à l'égard d'un instrument médical de classe II, III ou IV qui n'est pas suspendue au titre des articles 40 ou 41 du *Règlement sur les instruments médicaux*.

### Exigibilité du paiement

**78** Le paiement est exigible le 20 décembre.

### Remise — petite entreprise

**79** Sous réserve de l'article 80, remise est accordée à la personne visée au paragraphe 77(2) d'une somme correspondant à 25 % du prix à payer visé au paragraphe 77(1) si la personne fournit, avec la déclaration visée au paragraphe 43(1) du *Règlement sur les instruments médicaux*, en la forme établie par le ministre :

**a)** dans le cas où elle a clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son dernier exercice complet,

**(ii)** les renseignements suivants :

**(A)** les personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui étaient affiliées à elle durant son dernier exercice complet,

**(C)** le nombre d'employés qu'elle comptait durant son dernier exercice complet et le nombre d'employés que les personnes qui étaient affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,

**(D)** ses recettes brutes pour son dernier exercice complet et les recettes brutes des personnes qui étaient affiliées à elle pour leur dernier exercice complet;

**b)** dans le cas où elle n'a pas clos son premier exercice :

**(i)** une déclaration selon laquelle elle prévoit correspondre à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant son premier exercice,

**(ii)** the following information:

- (A)** a list of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (B)** the start and end dates of the person's fiscal year and of the fiscal year of the persons with which the person is affiliated in the person's first fiscal year,
- (C)** the number of employees of the person in their first fiscal year and of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year, and
- (D)** the projected gross revenue of the person in their first fiscal year and the gross revenue of the persons with which the person is affiliated in those persons' last completed fiscal year.

**Difference payable**

**80** If the Minister requests under section 5 that the person referred to in subsection 77(2) provide additional information, the difference between the fee payable under subsection 77(1) and the amount already paid is immediately payable if

- (a)** the person has not provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition *small business* in subsection 1(1) in the applicable fiscal year; or
- (b)** the person has provided, within the period specified in section 5, the Minister with additional information for the purpose of demonstrating that the person met the definition in the applicable fiscal year but the Minister determines, after the period ends, that the person has not provided sufficient information to demonstrate that they met that definition in the applicable fiscal year.

## Coming into Force

**SOR/96-143**

**81** This Order comes into force on the day on which the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* are repealed but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

**(ii)** les renseignements suivants :

- (A)** les personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (B)** les dates de début et de fin de son exercice et de l'exercice des personnes qui sont affiliées à elle durant son premier exercice,
- (C)** le nombre d'employés qu'elle compte durant son premier exercice et le nombre d'employés que les personnes qui sont affiliées à elle comptaient durant leur dernier exercice complet,
- (D)** ses recettes brutes projetées pour son premier exercice et les recettes brutes des personnes qui sont affiliées à elle pour leur dernier exercice complet.

**Différence exigible**

**80** Si le ministre demande, en vertu de l'article 5, à la personne visée au paragraphe 77(2) de lui fournir des renseignements additionnels, la différence entre le prix à payer visé au paragraphe 77(1) et la somme déjà acquittée devient immédiatement exigible dans les cas suivants :

- a)** la personne n'a pas fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à la définition de *petite entreprise* au paragraphe 1(1) durant l'exercice applicable;
- b)** la personne a fourni, dans le délai prévu à l'article 5, des renseignements additionnels pour démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable, mais le ministre conclut, après l'expiration de ce délai, qu'elle ne lui a pas fourni suffisamment de renseignements afin de démontrer qu'elle correspondait à cette définition durant l'exercice applicable.

## Entrée en vigueur

**DORS/96-143**

**81** Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'abrogation du *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

**SCHEDULE 1**

(Section 9)

**Fees for Examination of a Submission – Drugs for Human Use**

Item	Column 1 Submission Class	Column 2 Description	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
1	New active substance	Submissions in support of a drug, other than a disinfectant, that contains a medicinal ingredient not previously approved in a drug for sale in Canada and that is not a variation of a previously approved medicinal ingredient such as a salt, ester, enantiomer, solvate or polymorph	400,288	437,884	475,481	513,077
2	Clinical or non-clinical data and chemistry and manufacturing data	Submissions based on clinical or non-clinical data and chemistry and manufacturing data for a drug that does not include a new active substance	204,197	224,691	245,185	265,678
3	Clinical or non-clinical data only	Submissions based only on clinical or non-clinical data for a drug that does not include a new active substance	90,864	95,987	101,110	106,232
4	Comparative studies	Submissions based on comparative studies (e.g., clinical or non-clinical data, bioavailability data and data on the pharmacokinetics and pharmacodynamics of the drug) with or without chemistry and manufacturing data for a drug that does not include a new active substance	53,836	55,848	57,859	59,870
5	Chemistry and manufacturing data only	Submissions based only on chemistry and manufacturing data for a drug that does not include a new active substance	27,587	30,670	33,752	36,835
6	Clinical or non-clinical data only, in support of safety updates to the labelling	Submissions based only on clinical or non-clinical data, in support of safety updates to the labelling materials for a new drug that does not include a new active substance	19,442	19,442	19,442	19,442
7	Labelling only	Submissions, other than those described in item 8, 11 or 12, of labelling material, that include data in support of the following: brand name assessment, standardized or published test methods, in vitro or in vivo photostability or applications for a drug identification number in support of changes to brand names of non-prescription drugs (but not including examination of other supporting clinical or non-clinical data, comparative data, or chemistry and manufacturing data)	3,816	4,328	4,841	5,353

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
			Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
Item	Submission Class	Description				
8	Labelling only (generic drugs)	Submissions in support of a change to the labelling to be consistent with the Canadian reference product that do not include any additional labelling updates requiring a labelling assessment	2,010	2,010	2,010	2,010
9	Administrative submission	Submissions in support of a change in the manufacturer's name or brand name, including the following: changes in ownership of the drug, request for an additional brand name or changes resulting from a licensing agreement being entered into by two manufacturers that do not require an assessment of labelling material or brand name (e.g., post-authorization label changes filed by licensees to remain identical to licensor's drug and post-authorization chemistry and manufacturing updates for drugs listed in Schedule C or D of the <i>Food and Drugs Act</i> )	432	540	676	845
10	Disinfectant — full review	Submissions, other than those described in item 11, that include data in support of a disinfectant	5,712	7,140	8,925	11,157
11	Labelling only (disinfectants)	Submissions in support of changes to the labelling of disinfectants that do not require supporting data, submissions in support of safety updates for disinfectants that are new drugs or submissions in support of a change in the manufacturer's name or brand name that requires a review of labelling material due to deviations from the previously authorized labelling or drug	2,507	2,507	2,507	2,507
12	Drug identification number application — labelling standards	Applications, including those that pertain to changes to brand names for non-prescription drugs, that include an attestation of compliance with a labelling standard or Category IV Monograph for a drug and that do not include clinical or non-clinical data or chemistry and manufacturing data	1,616	1,616	1,616	1,616

**ANNEXE 1**

(article 9)

**Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue —  
drogues pour usage humain**

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Description	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024
1	Nouvelle substance active	Présentations à l'appui d'une drogue, à l'exclusion d'un désinfectant, contenant un ingrédient médicinal qui n'a pas déjà été approuvé dans une drogue pour la vente au Canada et ne constituant pas une variante d'un ingrédient médicinal déjà approuvé tel un sel, un ester, un énantiomère, un solvate ou un polymorphe	400 288	437 884	475 481	513 077
2	Données cliniques ou non cliniques et données sur la chimie et la fabrication	Présentations fondées sur des données cliniques ou non cliniques et des données sur la chimie et la fabrication à l'égard d'une drogue exempte de nouvelle substance active	204 197	224 691	245 185	265 678
3	Données cliniques ou non cliniques seulement	Présentations fondées seulement sur des données cliniques ou non cliniques à l'égard d'une drogue exempte de nouvelle substance active	90 864	95 987	101 110	106 232
4	Études comparatives	Présentations fondées sur des études comparatives (p. ex. données cliniques ou non cliniques, données sur la biodisponibilité et sur la pharmacocinétique et la pharmacodynamie de la drogue) avec ou sans données sur la chimie et la fabrication à l'égard d'une drogue exempte de nouvelle substance active	53 836	55 848	57 859	59 870
5	Données sur la chimie et la fabrication seulement	Présentations fondées uniquement sur les données sur la chimie et la fabrication à l'égard d'une drogue exempte de nouvelle substance active	27 587	30 670	33 752	36 835
6	Données cliniques ou non cliniques seulement, à l'appui des mises à jour de l'étiquetage concernant l'innocuité	Présentations fondées uniquement sur des données cliniques ou non cliniques, à l'appui des mises à jour du matériel d'étiquetage concernant l'innocuité à l'égard d'une drogue nouvelle exempte de nouvelle substance active	19 442	19 442	19 442	19 442



Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Description	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024
7	Étiquetage seulement	Présentations de matériel d'étiquetage, à l'exception de celles visées aux articles 8, 11 ou 12, y compris les données à l'appui d'une évaluation du nom de marque, des méthodes d'essai normalisées ou publiées, de la photostabilité <i>in vitro</i> ou <i>in vivo</i> , ou des demandes d'identification numérique à l'appui de modifications de marques nominatives de drogues vendues sans ordonnance (mais ne comprenant pas de données à l'appui de l'examen d'autres données cliniques ou non cliniques, de données comparatives ou de données sur la chimie et la fabrication)	3 816	4 328	4 841	5 353
8	Étiquetage seulement (drogues génériques)	Présentations à l'appui d'une modification de l'étiquetage qui correspond au produit de référence canadien, qui ne comprennent pas d'autres mises à jour de l'étiquetage nécessitant une évaluation de celui-ci	2 010	2 010	2 010	2 010
9	Présentation administrative	Présentations à l'appui d'une modification du nom du fabricant ou de la marque nominative, y compris celles qui portent sur une modification relative à la propriété de la drogue, sur l'ajout d'une marque nominative, et sur des modifications résultant d'un accord d'homologation entre deux fabricants et ne nécessitant pas d'évaluation du matériel d'étiquetage ou de la marque nominative (p. ex. modifications demandées par les titulaires d'une homologation afin d'être identique avec la drogue du concédant et les mises à jour des données sur la chimie et la fabrication effectuées après obtention de l'autorisation accordée pour les drogues visées aux annexes C ou D de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i> )	432	540	676	845
10	Désinfectant – examen complet	Présentations, à l'exception de celles visées à l'article 11, qui comprennent des données à l'appui d'un désinfectant	5 712	7 140	8 925	11 157

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Description	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024
11	Étiquetage seulement (désinfectant)	Présentations à l'appui d'une modification des étiquettes de désinfectants qui ne nécessitent pas de données justificatives, présentations à l'appui de mises à jour sur l'innocuité de désinfectants qui sont de nouvelles drogues; ou présentations à l'appui d'une modification du nom du fabricant ou de la marque nominative nécessitant un examen du matériel d'étiquetage en raison de différences par rapport à l'étiquetage ou à la drogue préalablement autorisé	2 507	2 507	2 507	2 507
12	Demande d'identification numérique – norme d'étiquetage	Demandes, notamment celles portant sur des modifications des marques nominatives de drogues vendues sans ordonnance, qui comprennent une attestation de conformité à une norme d'étiquetage ou à une monographie de catégorie IV, mais qui ne comprennent pas de données cliniques ou non cliniques ou de données sur la chimie et la fabrication	1 616	1 616	1 616	1 616

**SCHEDULE 2**

(Section 21)

**Fees for Examination of a Submission – Drugs for Veterinary Use Only**

Item	Column 1 Type of Submission	Column 2 Component	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Column 7 Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Column 8 Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Column 9 Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
1	Application for drug identification number	Information, other than that referred to in item 2, to support an application for a drug identification number, including the submission of labelling material for a second review, if required	918	1,148	1,436	1,714	1,959	2,204	2,448
2	Application for drug identification number	Published references or other data	638	798	998	1,191	1,361	1,532	1,701

Item	Column 1 Type of Submission	Column 2 Component	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Column 7 Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Column 8 Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Column 9 Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
3	Application for drug identification number	Documentation to support a change of manufacturer, a change to the name of a manufacturer or a change to the brand name of a drug <sup>1</sup>	320	400	500	596	681	765	850
4	Notification — veterinary health product	Information contained in a notification filed under subsection C.01.615(1) of the <i>Food and Drug Regulations</i> in respect of a veterinary health product	486	486	486	486	486	486	486
5	New drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a single route of administration, dosage form and indication in one animal species (in the case of an antiparasitic drug, several indications in one food animal species)	20,375	25,469	31,837	38,033	43,467	48,900	54,333
6	New drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a single route of administration and dosage form for an antiparasitic drug in one non-food animal species	12,342	15,428	19,286	23,039	26,331	29,622	32,913
7	New drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a single route of administration, dosage form and indication in two animal species, or a single route of administration and dosage form and two indications in one animal species	29,631	37,040	46,300	55,312	63,214	71,116	79,017
8	New drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a growth promotion or production enhancement indication in one animal species	40,125	50,157	62,697	74,899	85,599	96,299	106,998
9	New drug submission	Comparative (pharmacodynamic, clinical or bioavailability) data to support an additional route of administration	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9
Item	Type of Submission	Component	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
10	New drug submission	Comparative (pharmacodynamic, clinical or bioavailability) data to support each additional strength	612	765	957	1,143	1,306	1,469	1,632
11	New drug submission	For food-producing animals, toxicity, metabolism and residue depletion studies to establish an acceptable daily intake with a safety factor of 1,000, a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage form, dosage and route of administration in one species	27,783	34,729	43,412	51,861	59,270	66,678	74,086
12	New drug submission	For food-producing animals, toxicity, metabolism and residue depletion studies to establish an acceptable daily intake with a safety factor of less than 1,000, a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage form, dosage and route of administration in one species	37,040	46,300	57,875	69,140	79,017	88,893	98,770
13	New drug submission	For food-producing animals, residue depletion studies to establish a withdrawal period for an additional dosage form, dosage or route of administration	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861
14	New drug submission	For food-producing animals (once an acceptable daily intake with a safety factor of 1,000 or less has been established), metabolism and residue depletion studies to establish a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage form, dosage and route of administration in an additional species	18,513	23,142	28,928	34,558	39,495	44,432	49,368
15	New drug submission	Chemistry and manufacturing data for a non-compendial medicinal ingredient of a drug	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9
Item	Type of Submission	Component	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
16	New drug submission	Chemistry and manufacturing data to support one strength of a single dosage form	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456
17	New drug submission	Chemistry and manufacturing data to support an additional strength of a single dosage form submitted at the same time as item 16	3,086	3,858	4,823	5,760	6,584	7,407	8,229
18	New drug submission	Documentation to support a change of manufacturer <sup>2</sup>	320	400	500	596	681	765	850
19	Supplement to a new drug submission	Efficacy data to support an additional indication in one animal species	16,053	20,067	25,084	29,965	34,246	38,527	42,807
20	Supplement to a new drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a single route of administration and dosage form for an antiparasitic drug in one non-food animal species	12,342	15,428	19,286	23,039	26,331	29,622	32,913
21	Supplement to a new drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support an indication in another animal species	20,375	25,469	31,837	38,033	43,467	48,900	54,333
22	Supplement to a new drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a single route of administration, dosage form and indication in two animal species, or a single route of administration and dosage form and two indications in one animal species	29,631	37,040	46,300	55,312	63,214	71,116	79,017
23	Supplement to a new drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support a growth promotion or production enhancement indication in one animal species	40,125	50,157	62,697	74,899	85,599	96,299	106,998
24	Supplement to a new drug submission	Efficacy and safety data (in the intended species) to support the concurrent use of two drugs approved for the same animal species	9,869	12,336	15,421	18,422	21,053	23,685	26,316

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9
Item	Type of Submission	Component	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
25	Supplement to a new drug submission	Comparative (pharmacodynamic, clinical or bioavailability) data to support an additional route of administration	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861
26	Supplement to a new drug submission	Comparative (pharmacodynamic, clinical or bioavailability) data to support each additional strength	612	765	957	1,143	1,306	1,469	1,632
27	Supplement to a new drug submission	For food-producing animals, residue depletion studies to establish a new withdrawal period for a change in the dosage or route of administration of an approved dosage form in one species	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861
28	Supplement to a new drug submission	For food-producing animals, metabolism and residue depletion studies to establish a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage and route of administration of an approved dosage form in an additional species	18,513	23,142	28,928	34,558	39,495	44,432	49,368
29	Supplement to a new drug submission	For food-producing animals, toxicity studies to support a change of an established acceptable daily intake, a maximum residue limit and a withdrawal period	9,257	11,571	14,464	17,279	19,748	22,216	24,684
30	Supplement to a new drug submission	For the concurrent use of two drugs in a species of food-producing animals, residue depletion studies to determine if an extension to existing withdrawal periods is required	7,409	9,261	11,576	13,829	15,804	17,780	19,755
31	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support a change in the source of a medicinal ingredient or its manufacturing process	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456
32	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support a change in formulation or dosage form	3,086	3,858	4,823	5,760	6,584	7,407	8,229

Item	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9
	Type of Submission	Component	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
33	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support a change in the packaging or sterilization process	2,462	3,078	3,848	4,595	5,250	5,906	6,562
34	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support an extension of the expiry date	1,850	2,313	2,891	3,452	3,945	4,437	4,930
35	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support the concurrent use of two drugs	1,850	2,313	2,891	3,452	3,945	4,437	4,930
36	Supplement to a new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support a change in the manufacturing site for parenteral dosage form	612	765	957	1,143	1,306	1,469	1,632
37	Supplement to a new drug submission	Documentation to support a change to the brand name of a drug <sup>3</sup>	320	400	500	596	681	765	850
38	Abbreviated new drug submission or supplement to an abbreviated new drug submission	Comparative (pharmacodynamic, clinical or bioavailability) data to support a single route of administration and dosage form	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861
39	Abbreviated new drug submission or supplement to an abbreviated new drug submission	For food-producing animals, residue depletion studies to confirm that the withdrawal periods for each species fall within the conditions of use for the Canadian reference product	3,698	4,623	5,779	6,903	7,889	8,876	9,861
40	Abbreviated new drug submission or supplement to an abbreviated new drug submission	Chemistry and manufacturing data for a non-compendial medicinal ingredient of a drug	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456
41	Abbreviated new drug submission or supplement to an abbreviated new drug submission	Chemistry and manufacturing data to support a single dosage form	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456

Item	Column 1 Type of Submission	Column 2 Component	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Column 7 Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Column 8 Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Column 9 Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
42	Abbreviated new drug submission or supplement to an abbreviated new drug submission	Documentation to support <b>(a)</b> a change of manufacturer, in the case of an abbreviated new drug submission; or <b>(b)</b> a change to the brand name of a drug, in the case of a supplement to an abbreviated new drug submission <sup>4</sup>	320	400	500	596	681	765	850
43	Preclinical submission	Efficacy and safety data (in the intended species) and protocol to support the conduct of clinical studies relative to a single dosage form, route of administration and indication in one species	6,171	7,715	9,644	11,520	13,166	14,811	16,456
44	Preclinical submission	Efficacy data and protocol to support the conduct of clinical studies relative to a single route of administration and indication with a dosage form for which a notice of compliance has been issued for use in the species to be treated	4,935	6,169	7,712	9,211	10,527	11,843	13,158
45	Preclinical submission	For food-producing animals, toxicity, metabolism and residue depletion studies to establish a temporary acceptable daily intake, a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage form, dosage and route of administration in one species	18,513	23,142	28,928	34,558	39,495	44,432	49,368
46	Preclinical submission	For food-producing animals, toxicity, metabolism and residue depletion studies to establish an acceptable daily intake with a safety factor of 1,000, a maximum residue limit and a withdrawal period for a single dosage form, dosage and route of administration in one species	27,783	34,729	43,412	51,861	59,270	66,678	74,086





Item	Column 1 Type of Submission	Column 2 Component	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Column 7 Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Column 8 Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Column 9 Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
54	Experimental studies certificate	Information and material to support the issuance of an experimental studies certificate whose protocol is the same as that of a previously authorized experimental studies certificate for a drug to be administered to a non-food-producing animal	490	490	490	490	490	490	490
55	Experimental studies certificate	Information and material to support the issuance of an experimental studies certificate for a drug to be administered to a food-producing animal	2,958	2,958	2,958	2,958	2,958	2,958	2,958
56	Experimental studies certificate	Information and material to support the issuance of an experimental studies certificate whose protocol is the same as that of a previously authorized experimental studies certificate for a drug to be administered to a food-producing animal	490	490	490	490	490	490	490
57	Notifiable change	Information and material to support an application for a notifiable change	1,658	2,073	2,591	3,095	3,537	3,978	4,420
58	Protocol	A protocol that is filed with the Minister and may support a new drug submission, an abbreviated new drug submission, a supplement to a new drug submission or abbreviated new drug submission, a preclinical submission or information and material that is filed for the purpose of obtaining an experimental studies certificate	1,658	2,073	2,591	3,095	3,537	3,978	4,420

<sup>1</sup> This item applies only to an application for a drug identification number that does not include either of the components set out in items 1 and 2.

<sup>2</sup> This item applies only to a new drug submission that does not include any of the components set out in items 5 to 17.

<sup>3</sup> This item applies only to a supplement to a new drug submission that does not include any of the components set out in items 19 to 36.

<sup>4</sup> This item applies only to an abbreviated new drug submission or a supplement to an abbreviated new drug submission that does not include any of the components set out in items 38 to 41.

**ANNEXE 2**

(article 21)

**Prix à payer pour l'examen d'une présentation de drogue —  
drogues pour usage vétérinaire seulement**

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
	Catégorie de présentation	Composante	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024	Prix (\$) Exercice 2024-2025	Prix (\$) Exercice 2025-2026	Prix (\$) Exercice 2026-2027
1	Demande d'identification numérique de drogue	Renseignements, autres que ceux visés à l'article 2, à l'appui d'une demande d'identification numérique, y compris la présentation du matériel d'étiquetage pour un second examen, au besoin	918	1 148	1 436	1 714	1 959	2 204	2 448
2	Demande d'identification numérique de drogue	Références publiées ou autres données	638	798	998	1 191	1 361	1 532	1 701
3	Demande d'identification numérique de drogue	Renseignement à l'appui d'une modification du fabricant, du nom du fabricant ou de la marque nominative de la drogue <sup>1</sup>	320	400	500	596	681	765	850
4	Avis — produit de santé animale	Renseignements contenus dans un avis déposé pour un produit de santé animale au titre du paragraphe C.01.615(1) du <i>Règlement sur les aliments et drogues</i>	486	486	486	486	486	486	486
5	Présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une voie d'administration, d'une forme posologique et d'une indication thérapeutique chez une espèce animale (dans le cas d'une drogue antiparasitaire, plusieurs indications thérapeutiques chez une espèce animale destinée à l'alimentation)	20 375	25 469	31 837	38 033	43 467	48 900	54 333

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Composante	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 9 Prix (\$) Exercice 2026-2027
6	Présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une voie d'administration et d'une forme posologique pour une drogue antiparasitaire chez une espèce animale non destinée à l'alimentation	12 342	15 428	19 286	23 039	26 331	29 622	32 913
7	Présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une voie d'administration, d'une forme posologique et d'une indication thérapeutique chez deux espèces animales ou d'une voie d'administration, d'une forme posologique et de deux indications thérapeutiques chez une espèce animale	29 631	37 040	46 300	55 312	63 214	71 116	79 017
8	Présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une indication thérapeutique touchant la stimulation de la croissance ou l'augmentation de la production chez une espèce animale	40 125	50 157	62 697	74 899	85 599	96 299	106 998
9	Présentation de drogue nouvelle	Données comparatives (pharmacodynamiques, cliniques ou relatives à la biodisponibilité) à l'appui d'une voie d'administration additionnelle	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
10	Présentation de drogue nouvelle	Données comparatives (pharmacodynamiques, cliniques ou relatives à la biodisponibilité) à l'appui de chaque concentration additionnelle	612	765	957	1 143	1 306	1 469	1 632

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Composante	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 9 Prix (\$) Exercice 2026-2027
11	Présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la toxicité, le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une dose journalière admissible avec un facteur de sécurité de 1 000, une limite maximale de résidu et un délai d'attente pour une forme posologique, une posologie et une voie d'administration chez une espèce	27 783	34 729	43 412	51 861	59 270	66 678	74 086
12	Présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la toxicité, le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une dose journalière admissible avec un facteur de sécurité de moins de 1 000, une limite maximale de résidu et une période de retrait pour une forme posologique, une posologie et une voie d'administration chez une espèce	37 040	46 300	57 875	69 140	79 017	88 893	98 770
13	Présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la déplétion des résidus servant à établir une période de retrait pour une forme posologique, une posologie ou une voie d'administration additionnelle	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
14	Présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation (une fois établie la dose journalière admissible avec un facteur de sécurité de 1 000 ou moins), études sur le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une limite maximale de résidu et une période de retrait pour une forme posologique, une posologie et une voie d'administration chez une espèce additionnelle	18 513	23 142	28 928	34 558	39 495	44 432	49 368

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
	Catégorie de présentation	Composante	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024	Prix (\$) Exercice 2024-2025	Prix (\$) Exercice 2025-2026	Prix (\$) Exercice 2026-2027
15	Présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication d'un ingrédient médicinal non officinal d'une drogue	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
16	Présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une concentration d'une forme posologique	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
17	Présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une concentration additionnelle d'une forme posologique soumise en même temps que la composante visée à l'article 16	3 086	3 858	4 823	5 760	6 584	7 407	8 229
18	Présentation de drogue nouvelle	Documentation à l'appui d'une modification du fabricant <sup>2</sup>	320	400	500	596	681	765	850
19	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité à l'appui d'une indication thérapeutique additionnelle chez une espèce animale	16 053	20 067	25 084	29 965	34 246	38 527	42 807
20	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une voie d'administration et d'une forme posologique pour une drogue antiparasitaire chez une espèce animale non destinée à l'alimentation	12 342	15 428	19 286	23 039	26 331	29 622	32 913
21	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une indication thérapeutique chez une autre espèce animale	20 375	25 469	31 837	38 033	43 467	48 900	54 333
22	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une voie d'administration, d'une forme posologique et d'une indication thérapeutique chez deux espèces animales ou d'une voie d'administration, d'une forme posologique et de deux indications thérapeutiques chez une espèce animale	29 631	37 040	46 300	55 312	63 214	71 116	79 017

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
	Catégorie de présentation	Composante	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024	Prix (\$) Exercice 2024-2025	Prix (\$) Exercice 2025-2026	Prix (\$) Exercice 2026-2027
23	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui d'une indication thérapeutique touchant la stimulation de la croissance ou l'augmentation de la production chez une espèce animale	40 125	50 157	62 697	74 899	85 599	96 299	106 998
24	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) à l'appui de l'administration simultanée de deux drogues approuvées pour la même espèce animale	9 869	12 336	15 421	18 422	21 053	23 685	26 316
25	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données comparatives (pharmacodynamiques, cliniques ou relatives à la biodisponibilité) à l'appui d'une voie d'administration additionnelle	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
26	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données comparatives (pharmacodynamiques, cliniques ou relatives à la biodisponibilité) à l'appui de chaque concentration additionnelle	612	765	957	1 143	1 306	1 469	1 632
27	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la déplétion des résidus servant à établir une nouvelle période de retrait lors d'une modification de la posologie ou de la voie d'administration d'une forme posologique approuvée pour une espèce	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
28	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une limite maximale de résidu et une période de retrait pour une posologie et une voie d'administration d'une forme posologique approuvée chez une espèce additionnelle	18 513	23 142	28 928	34 558	39 495	44 432	49 368

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
	Catégorie de présentation	Composante	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024	Prix (\$) Exercice 2024-2025	Prix (\$) Exercice 2025-2026	Prix (\$) Exercice 2026-2027
29	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la toxicité à l'appui d'une modification de la dose journalière admissible établie, de la limite maximale de résidu et de la période de retrait	9 257	11 571	14 464	17 279	19 748	22 216	24 684
30	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Dans le cas de l'administration simultanée de deux drogues chez une espèce animale destinée à l'alimentation, études sur la déplétion des résidus servant à déterminer s'il faut prolonger les périodes de retrait existantes	7 409	9 261	11 576	13 829	15 804	17 780	19 755
31	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une modification de la source ou du mode de fabrication d'un ingrédient médicinal	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
32	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une modification de la formulation ou de la forme posologique	3 086	3 858	4 823	5 760	6 584	7 407	8 229
33	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une modification de la méthode d'emballage ou de stérilisation	2 462	3 078	3 848	4 595	5 250	5 906	6 562
34	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui du report de la date de péremption	1 850	2 313	2 891	3 452	3 945	4 437	4 930
35	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui de l'administration simultanée de deux drogues	1 850	2 313	2 891	3 452	3 945	4 437	4 930
36	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une modification du lieu de fabrication de la forme posologique des préparations parentérales	612	765	957	1 143	1 306	1 469	1 632



Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
	Catégorie de présentation	Composante	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024	Prix (\$) Exercice 2024-2025	Prix (\$) Exercice 2025-2026	Prix (\$) Exercice 2026-2027
37	Supplément à une présentation de drogue nouvelle	Documentation à l'appui d'une modification de la marque nominative de la drogue <sup>3</sup>	320	400	500	596	681	765	850
38	Présentation abrégée de drogue nouvelle et supplément à une telle présentation	Données comparatives (pharmacodynamiques, cliniques ou relatives à la biodisponibilité) à l'appui d'une voie d'administration et d'une forme posologique	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
39	Présentation abrégée de drogue nouvelle et supplément à une telle présentation	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la déplétion des résidus servant à confirmer que les périodes de retrait pour chaque espèce satisfont aux conditions d'utilisation du produit de référence canadien	3 698	4 623	5 779	6 903	7 889	8 876	9 861
40	Présentation abrégée de drogue nouvelle et supplément à une telle présentation	Données sur la chimie et la fabrication d'un ingrédient médicinal non officinal d'une drogue	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
41	Présentation abrégée de drogue nouvelle et supplément à une telle présentation	Données sur la chimie et la fabrication à l'appui d'une forme posologique	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
42	Présentation abrégée de drogue nouvelle et supplément à une telle présentation	Documentation à l'appui : <b>a)</b> d'une modification du fabricant, dans le cas d'une présentation abrégée de drogue nouvelle; <b>b)</b> d'une modification de la marque nominative de la drogue, dans le cas d'un supplément à une présentation abrégée de drogue nouvelle <sup>4</sup>	320	400	500	596	681	765	850

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Composante	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 9 Prix (\$) Exercice 2026-2027
43	Présentation préclinique	Données sur l'efficacité et l'innocuité (pour l'espèce visée) et protocole à l'appui de la réalisation d'études cliniques portant sur une forme posologique, une voie d'administration et une indication thérapeutique chez une espèce	6 171	7 715	9 644	11 520	13 166	14 811	16 456
44	Présentation préclinique	Données sur l'efficacité et protocole à l'appui de la réalisation d'études cliniques portant sur une voie d'administration et une indication thérapeutique dans le cas d'une forme posologique pour laquelle un avis de conformité a été délivré pour administration à l'espèce à traiter	4 935	6 169	7 712	9 211	10 527	11 843	13 158
45	Présentation préclinique	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la toxicité, le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une dose journalière admissible temporaire, une limite maximale de résidu et une période de retrait pour une forme posologique, une posologie et une voie d'administration chez une espèce	18 513	23 142	28 928	34 558	39 495	44 432	49 368
46	Présentation préclinique	Dans le cas d'animaux destinés à l'alimentation, études sur la toxicité, le métabolisme et la déplétion des résidus servant à établir une dose journalière admissible avec un facteur de sécurité de 1 000, une limite maximale de résidu et une période de retrait pour une forme posologique, une posologie et une voie d'administration chez une espèce	27 783	34 729	43 412	51 861	59 270	66 678	74 086



Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Composante	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 9 Prix (\$) Exercice 2026-2027
53	Certificat d'études expérimentales	Renseignements et matériel à l'appui de la délivrance d'un certificat d'études expérimentales pour une drogue qui sera administrée à un animal non destiné à l'alimentation	980	980	980	980	980	980	980
54	Certificat d'études expérimentales	Renseignements et matériel à l'appui de la délivrance d'un certificat d'études expérimentales dont le protocole est le même que celui d'un certificat d'études expérimentales déjà approuvé pour une drogue qui sera administrée à un animal non destiné à l'alimentation	490	490	490	490	490	490	490
55	Certificat d'études expérimentales	Renseignements et matériel à l'appui de la délivrance d'un certificat d'études expérimentales pour une drogue qui sera administrée à un animal destiné à l'alimentation	2 958	2 958	2 958	2 958	2 958	2 958	2 958
56	Certificat d'études expérimentales	Renseignements et matériel à l'appui de la délivrance d'un certificat d'études expérimentales dont le protocole est le même que celui d'un certificat d'études expérimentales déjà approuvé pour une drogue qui sera administrée à un animal destiné à l'alimentation	490	490	490	490	490	490	490
57	Modification nécessitant un préavis	Renseignements et matériel à l'appui d'une demande concernant une modification nécessitant un préavis	1 658	2 073	2 591	3 095	3 537	3 978	4 420

Article	Colonne 1 Catégorie de présentation	Colonne 2 Composante	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 9 Prix (\$) Exercice 2026-2027
58	Protocole	Tout protocole qui est déposé auprès du ministre et pouvant servir à l'appui d'une présentation de drogue nouvelle, d'une présentation abrégée de drogue nouvelle, d'un supplément à une présentation de drogue nouvelle ou d'une présentation abrégée de drogue nouvelle, d'une présentation préclinique ou de renseignement ou matériel présenté afin d'obtenir un certificat d'études expérimentales	1 658	2 073	2 591	3 095	3 537	3 978	4 420

<sup>1</sup> Cet article s'applique seulement à la demande d'identification numérique qui ne comporte aucune des composantes prévues aux articles 1 ou 2.

<sup>2</sup> Cet article s'applique seulement à la présentation de drogue nouvelle qui ne comporte aucune des composantes prévues aux articles 5 à 17.

<sup>3</sup> Cet article s'applique seulement au supplément à une présentation de drogue nouvelle qui ne comporte aucune des composantes prévues aux articles 19 à 36.

<sup>4</sup> Cet article s'applique seulement lorsqu'une présentation abrégée de drogue nouvelle ou un supplément à une telle présentation ne comporte aucune des composantes prévues aux articles 38 à 41.

### SCHEDULE 3

(Sections 33 to 39 and 41 to 47)

## Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Drugs for Human Use

Item	Column 1 Activity	Column 2 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
1	Fabrication — sterile dosage form	41,626	41,730	41,834	41,937
2	Importation	27,359	29,033	30,707	32,380
3	Fabrication — non-sterile dosage form	27,000	28,364	29,727	31,091
4	Distribution	12,560	13,882	15,205	16,527
5	Wholesaling	4,937	6,171	7,715	9,644
6	Packaging/labelling	6,061	6,061	6,061	6,061
7	Testing	2,560	3,200	4,001	5,002

**ANNEXE 3**

(articles 33 à 39 et 41 à 47)

**Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — drogues pour usage humain**

Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2023-2024
1	Manufacture sous forme posologique stérile	41 626	41 730	41 834	41 937
2	Importation	27 359	29 033	30 707	32 380
3	Manufacture sous forme posologique non stérile	27 000	28 364	29 727	31 091
4	Distribution	12 560	13 882	15 205	16 527
5	Vente en gros	4 937	6 171	7 715	9 644
6	Emballage-étiquetage	6 061	6 061	6 061	6 061
7	Analyse	2 560	3 200	4 001	5 002

**SCHEDULE 4**

(Sections 33 to 39 and 41 to 47)

**Fees for Examination of an Application for an Establishment Licence — Drugs for Veterinary Use Only**

Item	Column 1 Activity	Column 2 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2024-2025	Column 7 Fee (\$) Fiscal Year 2025-2026	Column 8 Fee (\$) Fiscal Year 2026-2027
1	Fabrication — sterile dosage form	40,198	40,487	40,777	41,068	41,357	41,647	41,937
2	Importation	10,715	13,393	16,742	20,927	26,158	32,380	32,380
3	Fabrication — non-sterile dosage form	8,782	10,978	13,722	17,152	21,440	26,800	31,091
4	Distribution	4,835	6,043	7,555	9,443	11,803	14,754	16,527
5	Wholesaling	1,933	2,416	3,020	3,774	4,718	5,898	7,372
6	Packaging/labelling	6,061	6,061	6,061	6,061	6,061	6,061	6,061
7	Testing	1,315	1,644	2,055	2,569	3,210	4,013	5,002

**ANNEXE 4**

(articles 33 à 39 et 41 à 47)

**Prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement — drogues pour usage vétérinaire seulement**

Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2023-2024	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2024-2025	Colonne 7 Prix (\$) Exercice 2025-2026	Colonne 8 Prix (\$) Exercice 2026-2027
1	Manufacture sous forme posologique stérile	40 198	40 487	40 777	41 068	41 357	41 647	41 937
2	Importation	10 715	13 393	16 742	20 927	26 158	32 380	32 380
3	Manufacture sous forme posologique non stérile	8 782	10 978	13 722	17 152	21 440	26 800	31 091
4	Distribution	4 835	6 043	7 555	9 443	11 803	14 754	16 527
5	Vente en gros	1 933	2 416	3 020	3 774	4 718	5 898	7 372
6	Emballage-étiquetage	6 061	6 061	6 061	6 061	6 061	6 061	6 061
7	Analyse	1 315	1 644	2 055	2 569	3 210	4 013	5 002

**SCHEDULE 5**

(Section 48)

**Fee Reduction — Application for an Establishment Licence — Drugs**

Item	Column 1 Percentage of Fee Reduction	Column 2 Filing Period
1	25%	July 1 to September 30
2	50%	October 1 to December 31
3	75%	January 1 to March 31

Note: The fee payable under subsection 30(1) of this Order is not reduced if an application is filed on or after April 1 and up to and including June 30.

**ANNEXE 5**

(article 48)

**Réduction du prix à payer — demande de licence d'établissement — drogues**

Article	Colonne 1 Pourcentage de réduction du prix à payer	Colonne 2 Période de présentation de la demande
1	25 %	1 <sup>er</sup> juillet au 30 septembre
2	50 %	1 <sup>er</sup> octobre au 31 décembre
3	75 %	1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars

Note : Le prix à payer visé au paragraphe 30(1) du présent arrêté n'est pas réduit si la demande est présentée le 1<sup>er</sup> avril ou après cette date et jusqu'au 30 juin.

**SCHEDULE 6**

(Section 52)

**Fees for Right to Sell Drugs for Human Use****Interpretation****Definition of *disinfectant***

**1** In this Schedule, ***disinfectant*** has the meaning assigned by the definition *antimicrobial agent* in subsection C.01A.001(1) of the *Food and Drug Regulations*.

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type of Drug	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
1	Disinfectant	1,285	1,344	1,403	1,462
2	Non-prescription drug	1,623	2,022	2,421	2,820
3	Drug other than one referred to in item 1 or 2	1,836	2,754	4,080	4,679

**ANNEXE 6**

(article 52)

**Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage humain****Définition****Définition de *désinfectant***

**1** Pour l'application de la présente annexe, ***désinfectant*** s'entend au sens de la définition de *agent antimicrobien* au paragraphe C.01A.001(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type de drogue	Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024
1	Désinfectant	1 285	1 344	1 403	1 462
2	Drogue vendue sans ordonnance	1 623	2 022	2 421	2 820
3	Drogue non visée aux articles 1 et 2	1 836	2 754	4 080	4 679



**SCHEDULE 7**

(Section 56)

**Fees for Right to Sell Drugs for Veterinary Use Only**

Item	Column 1 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 2 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
1	312	367	422	477

**ANNEXE 7**

(article 56)

**Prix à payer pour le droit de vendre une drogue pour usage vétérinaire seulement**

Article	Colonne 1 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 2 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2023-2024
1	312	367	422	477

**SCHEDULE 8**

(Section 60)

**Fees for Examination of an Application for a Medical Device Licence****Interpretation****Definition of *private label medical device***

**1** In this Schedule, ***private label medical device*** means a medical device that is identical in every respect to a medical device in respect of which a licence has been issued, except that the device is labelled with the name and address of another manufacturer and the name and identifier of the device that the other manufacturer is proposing to sell under its own name or under a trademark, design, trade-name or other name or mark owned or controlled by it.

Item	Column 1 Category	Column 2 Description	Column 3 Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Column 4 Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Column 5 Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Column 6 Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
1	Applications for Class II licence	Applications for Class II medical device licence other than those referred to in item 10	450	478	505	533
2	Applications for Class II licence amendment	Applications for amendment of Class II medical device licence other than those referred to in item 10	272	272	272	272
3	Applications for Class III licence	Applications for Class III medical device licence other than those referred to in item 4 or 10	7,477	8,912	10,347	11,783

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Category	Description	Fee (\$) Fiscal Year 2020-2021	Fee (\$) Fiscal Year 2021-2022	Fee (\$) Fiscal Year 2022-2023	Fee (\$) Fiscal Year 2023-2024
4	Applications for Class III licence (near patient)	Applications for Class III medical device licence for a near patient in vitro diagnostic device	12,851	16,064	20,081	25,102
5	Applications for Class III licence amendment — changes in manufacturing	Applications for amendment of Class III medical device licence — changes in manufacturing process, facility or equipment or manufacturing quality control procedures	1,903	2,379	2,974	3,717
6	Applications for Class III licence amendment — significant changes not related to manufacturing	Applications for amendment of Class III medical device licence — significant changes other than those referred to in item 5	6,608	7,558	8,508	9,458
7	Applications for Class IV licence	Applications for Class IV medical device licence other than those referred to in item 10	24,345	24,748	25,151	25,554
8	Applications for Class IV licence amendment — changes in manufacturing	Applications for amendment of Class IV medical device licence — changes referred to in paragraph 34(a) of the <i>Medical Devices Regulations</i> that relate to manufacturing	1,903	2,379	2,974	3,717
9	Applications for Class IV licence amendment — significant changes not related to manufacturing	Applications for amendment of Class IV medical device licence — any other changes referred to in paragraph 34(a) or (b) of the <i>Medical Devices Regulations</i>	8,057	9,983	11,752	13,521
10	Applications for Class II, III or Class IV licence or licence amendment — private label medical device	Applications for Class II, III or IV medical device licence or applications for amendment of such a licence — private label medical device	147	147	147	147

**ANNEXE 8**

(Article 60)

**Prix à payer pour l'examen d'une demande d'homologation — instrument médical****Définition****Définition de *instrument médical de marque privée***

**1** Pour l'application de la présente annexe, ***instrument médical de marque privée*** s'entend de l'instrument médical qui est en tous points identique à un instrument médical homologué mais qui porte une étiquette sur laquelle figure le nom et l'adresse d'un autre fabricant et le nom et l'identificateur de l'instrument que ce dernier a l'intention de vendre sous son propre nom, ou sous un nom commercial, une marque de commerce, un dessin ou un autre nom ou marque qu'il contrôle ou dont il est propriétaire.

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Description	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
			Prix (\$) Exercice 2020-2021	Prix (\$) Exercice 2021-2022	Prix (\$) Exercice 2022-2023	Prix (\$) Exercice 2023-2024
1	Classe II – demande d'homologation	Demande d'homologation d'instruments médicaux de classe II non visée à l'article 10	450	478	505	533
2	Classe II – demande de modification de l'homologation	Demande de modification de l'homologation d'instruments médicaux de classe II non visée à l'article 10	272	272	272	272
3	Classe III – demande d'homologation	Demande de licence d'instruments médicaux de classe III non visées aux articles 4 ou 10	7 477	8 912	10 347	11 783
4	Classe III – demande d'homologation (clinique)	Demande d'homologation d'instruments médicaux de classe III pour un instrument diagnostique clinique <i>in vitro</i>	12 851	16 064	20 081	25 102
5	Classe III – demande de modification de l'homologation — modification à la fabrication	Demande de modification de l'homologation d'instruments médicaux de classe III — modification des procédés de fabrication, des installations, de l'équipement de fabrication ou des procédures de contrôle de la qualité	1 903	2 379	2 974	3 717
6	Classe III – demande de modification de l'homologation — modification importante non liée à la fabrication	Demande de modification de l'homologation d'instruments médicaux — modification importante – classe III non visée à l'article 5	6 608	7 558	8 508	9 458
7	Classe IV – demande d'homologation	Demande d'homologation d'instruments médicaux de classe IV non visée à l'article 10	24 345	24 748	25 151	25 554
8	Classe IV – demande de modification de l'homologation — modification à la fabrication	Demande de modification de l'homologation d'instruments médicaux de classe IV — modification visée à l'alinéa 34a) du <i>Règlement sur les instruments médicaux</i> liée à la fabrication	1 903	2 379	2 974	3 717

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Description	Colonne 3 Prix (\$) Exercice 2020-2021	Colonne 4 Prix (\$) Exercice 2021-2022	Colonne 5 Prix (\$) Exercice 2022-2023	Colonne 6 Prix (\$) Exercice 2023-2024
9	Classe IV – demande de modification de l’homologation — modification importante non liée à la fabrication	Demande de modification de l’homologation d’instruments médicaux de classe IV — toute autre modification visée aux alinéas 34a) ou b) du <i>Règlement sur les instruments médicaux</i>	8 057	9 983	11 752	13 521
10	Classes II, III ou IV — demande d’homologation ou demande de modification de l’homologation d’instruments médicaux de marque privée	Demande d’homologation ou demande de modification d’homologation d’instruments de classes II, III ou IV de marque privée	147	147	147	147

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

Health Canada (the Department) has responsibility in Canada to regulate the safety, efficacy and quality of health products. The Department charges fees for certain services and activities related to the regulation of health products (including pharmaceutical and biologic drugs, medical devices and veterinary drugs) under the *Financial Administration Act* (FAA). These fees apply to activities such as pre-market regulatory review, the ongoing surveillance of products once they are on the market, and the review of establishment licences.

Health Canada last updated its fees relating to human drugs and medical devices in 2011. Fees for veterinary drugs were enacted in stages between 1995 and 1998 and have not been updated since their inception. Prior to the *Food and Drugs Act* (FDA) amendments in 2017, fees relating to therapeutic products that were enacted under the FDA could only be changed through a regulation made by the Governor in Council and had to meet the requirements found under the former *User Fees Act*. This process took several years, which resulted in Health Canada’s fees for services and activities related to drugs (human and veterinary) and medical devices not being up to date with evolving regulatory costs. As a consequence, Health Canada’s fees in relation to drugs and medical devices no longer reflect current costs to the Department, nor are they well aligned with fees charged by regulatory partners.

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

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

### Enjeux

Au Canada, Santé Canada (le Ministère) est responsable de la réglementation de l’innocuité, de l’efficacité et de la qualité des produits de santé. Le Ministère exige des prix devant être payés pour certains services et activités liés à la réglementation des produits de santé (notamment les produits pharmaceutiques et les médicaments biologiques, les instruments médicaux et les drogues à usage vétérinaires) en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Ces frais s’appliquent à des activités telles que l’évaluation réglementaire préalable à la mise en marché, la surveillance continue des produits une fois qu’ils sont sur le marché, et l’évaluation des licences d’établissement.

Santé Canada a mis à jour pour la dernière fois les prix à payer à l’égard des drogues à usage humain et des instruments médicaux en 2011. Les prix à payer applicables aux drogues à usage vétérinaire ont été adoptés par étapes entre 1995 et 1998 et n’ont pas été actualisés depuis leur création. Avant les modifications à la *Loi sur les aliments et drogues* (LAD) en 2017, les prix à payer relatifs aux produits thérapeutiques décrétés en vertu de la LAD ne pouvaient être modifiés que par un règlement du gouverneur en conseil et devaient respecter les exigences énoncées dans l’ancienne *Loi sur les frais d’utilisation*. Ce processus prenait plusieurs années, ce qui a fait en sorte que les prix à payer pour les services et les activités liés aux drogues (humains et vétérinaires) et aux instruments médicaux de Santé Canada n’étaient pas actualisés en fonction de l’évolution des coûts de la réglementation. Par conséquent, les prix à payer de Santé Canada en ce qui concerne les drogues et les instruments médicaux ne reflètent plus les coûts actuels supportés par le Ministère, et ils ne sont pas harmonisés avec les prix à payer facturés par les partenaires de réglementation.

## Background

Amendments to the FDA were made through the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1* (BIA 1), and gave the Minister of Health (the Minister) authority under subsection 30.61(1) of the FDA to fix, by order, fees for services, regulatory processes or approvals, products, rights and privileges provided under the FDA. It also gave the Minister authority to remit those fees, to adjust them and to withhold or withdraw services for the non-payment of fees. Furthermore, amendments to the FDA exempt those fees from the requirements of the *Service Fees Act* (formerly the *User Fees Act*).

These authorities provide the Minister with levers to set or update fees efficiently. By being able to fix fees by ministerial order under the FDA, the Minister has the flexibility to set and adjust fees in a timely way so that they better reflect actual costs. A modernized cost recovery regime will ensure that industry pays an appropriate share of the costs associated with regulating health products in Canada, while alleviating some of the costs of regulatory services for taxpayers.

In order to implement the new fee regime, several of the current fee regulations under the FAA will be repealed, while some will be amended in part, by way of the *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made under the Financial Administration Act*. The *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* under the FAA will in large part be repealed, as well as amended. The *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*, the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations* and the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations* will be repealed. Transitional provisions will also be made so that fee deferrals and remissions pending at the time of the repeal will be allowed to continue.

## Objective

The *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order* (the ministerial order) will revise the fee structure and cost recovery framework for drugs and medical devices. A modernized cost recovery framework supports effective and responsive service delivery, a fair and consistent approach to program funding, while at the same time alleviating the costs of regulatory services on Canadian taxpayers.

## Contexte

Des modifications à la LAD ont été apportées en vertu du paragraphe 30.61(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* (LEB), accordant au ministre de la Santé (le ministre) le pouvoir de déterminer les prix à payer, par arrêté ministériel, des produits, des droits et des privilèges en vertu de la LAD. Elle permet également au ministre d'attribuer des remises quant au prix à payer, de les ajuster, et à suspendre ou annuler les services en cas de défaut de paiement des prix à payer. De plus, les modifications à la LAD exemptent ces prix des exigences de la *Loi sur les frais de service* (anciennement désignée *Loi sur les frais d'utilisation*).

Ces pouvoirs confèrent au ministre les moyennes nécessaires pour déterminer ou modifier ces prix de manière efficace. Comme il peut fixer les prix à payer par arrêté en vertu de la LAD, le ministre a la latitude nécessaire pour déterminer et modifier les prix dans un délai convenable afin qu'ils reflètent mieux les coûts réels. Un régime de recouvrement des coûts modernisé veillera à ce que l'industrie assume une part appropriée des coûts associés à la réglementation des produits de santé au Canada, tout en allégeant certains des coûts des services de réglementation pour les contribuables.

Pour mettre en œuvre ce nouveau régime de prix à payer, plusieurs des règlements actuels sur les prix en vertu de la LGFP seront abrogés, tandis que certains seront modifiés en partie par le *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques*. Le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* en vertu de la LGFP sera en grande partie abrogé et modifié. Le *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires*, le *Règlement sur le prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)* et le *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire* seront abrogés. Des dispositions transitoires seront également prises pour que les paiements différés et les remises des prix à payer en souffrance au moment de l'abrogation continuent à s'appliquer.

## Objectif

L'*Arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* (l'arrêté ministériel) révisera la structure des prix à payer et le cadre de recouvrement des coûts des drogues et des instruments médicaux. Un cadre de recouvrement des coûts modernisé favorise une prestation de services efficace et adaptée aux besoins, une approche juste et cohérente du financement des programmes, et une réduction quant aux coûts des services de réglementation pour les contribuables canadiens.

**Description**

The ministerial order will fix fees in relation to human drugs, veterinary drugs and medical devices for pre- and post-market activities under the *Food and Drug Regulations* (FDR) and under the *Medical Devices Regulations* (MDR), in respect of

- the examination of an application for a drug identification number, the examination of a new drug submission, an abbreviated new drug submission, or a supplement to a new drug submission or an abbreviated new drug submission;
- the examination of a veterinary health product notification, or a veterinary drug preclinical submission;
- the examination of information filed for the purpose of obtaining a veterinary drug emergency release application (letter of authorization under section C.08.010 of the FDR), any information and material in respect of a veterinary drug protocol, a notifiable change, or a veterinary drug experimental studies certificate;
- the examination of an application for a drug establishment licence, an amendment to add a new building to the licence or the annual review of the licence;
- the right to sell a drug;
- the examination of an application for a medical device licence;
- the examination of an application for a medical device establishment licence or the annual review of the licence; and
- the right to sell a medical device.

**Fee setting**

All fees described below have been fixed based on the costs of delivering the regulatory service or program.

***Pre-market evaluation and review fees***

- Fees were fixed at 75% of regulatory costs for the pre-market review of applications and submissions relating to human drugs and medical device licences. For any fee line increasing from the current fee levels, the fee is phased in over four years. Fees that are decreasing from current levels and all new fee categories are being implemented in the first year (i.e. no phase-in of fees).

**Description**

L'arrêté ministériel fixera les prix à payer relatifs aux drogues pour usage humain, aux drogues pour usage vétérinaire et aux instruments médicaux concernant les activités avant et après la mise en marché en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues* (RAD) et en vertu du *Règlement sur les instruments médicaux* (RIM), à l'égard de ce qui suit :

- l'examen d'une demande d'identification numérique d'une drogue, l'examen d'une présentation de drogue nouvelle, d'une présentation abrégée de drogue nouvelle ou d'un supplément d'une présentation de drogue nouvelle ou d'une présentation abrégée de drogue nouvelle;
- l'examen d'une notification de produit de santé vétérinaire ou d'une présentation préclinique d'une drogue pour l'usage vétérinaire;
- l'examen des renseignements présentés dans le but d'obtenir une demande de distribution d'urgence pour une drogue vétérinaire (lettre d'autorisation en vertu de l'article C.08.010 du RAD), tout renseignement et matériel concernant le protocole d'une drogue vétérinaire, une modification nécessitant un préavis ou un certificat d'études expérimentales sur les drogues vétérinaires;
- l'examen d'une demande de licence d'établissement d'une drogue, une modification visant à ajouter un nouveau bâtiment à la licence ou l'examen annuel de la licence;
- le droit de vendre une drogue;
- l'examen d'une demande de licence pour un instrument médical;
- l'examen d'une demande de licence d'établissement d'instrument médical ou l'examen annuel de la licence;
- le droit de vendre un instrument médical.

**Établissement des prix à payer**

Tous les prix à payer décrits ci-dessous ont été fixés en fonction des coûts de prestation du service quant au programme de réglementation.

***Prix à payer pour l'évaluation et l'examen avant la mise en marché***

- Les prix à payer ont été fixés à 75 % des coûts liés à la réglementation lors de l'examen des demandes et des documents concernant les drogues pour usage humain et les licences à l'égard des instruments médicaux déposés préalablement à la mise en marché. Pour toute hausse des prix à payer par rapport aux niveaux actuels, ces prix seront échelonnés sur quatre ans. Les prix à

- Fees were fixed at 50% of regulatory costs for the pre-market review of veterinary drug submissions. These fees will be phased in over seven years.

#### *Establishment licence fees*

- Fees were fixed at 100% of regulatory costs for the examination of an application for a drug establishment licence (DEL), an application to add a building to the DEL, all buildings outside Canada listed on the DEL and the annual review of the DEL. These fees are phased in over four years for human drug establishments and seven years for veterinary drug only establishments.
- Establishment licence holders dealing with both veterinary drug and human drug products at the same establishment will be charged the human drug DEL fee, given that the human drug fee is more reflective of the cost of oversight.
- For all drugs, the DEL fee will be calculated based on the highest risk (most upstream) activity conducted at each domestic building listed on the DEL. In addition, the DEL fee will include a flat fee for each building located outside Canada that is listed on the DEL.
- Fees were fixed at 100% of regulatory costs for the examination of an application and the annual review of a medical device establishment licence (MDEL). Since the MDEL fee will be decreased from the current fee to reflect updated costs, there will not be a phase-in period for this fee line.

#### *Fees for right to sell*

- Fees were fixed at 67% of post-market regulatory costs for the right to sell human drugs and veterinary drugs. The fee for right to sell is split into the following three tiers for human drugs: disinfectant; non-prescription drug; and any other drug. The fee for right to sell will be phased in over four years for human and veterinary drugs.
- Products that have been identified as dormant will not be charged a fee for right to sell. However, in cases where the drug becomes dormant during the year, the fee for right to sell will not be remitted.

payer qui sont en dessous du niveau actuel et toutes les nouvelles catégories de prix à payer seront mis en application dès la première année (c'est-à-dire aucune introduction progressive).

- Les prix à payer ont été fixés à 50 % des coûts liés à la réglementation pour l'examen préalable à la mise en marché des présentations de drogues vétérinaires. Les prix à payer seront échelonnés sur sept ans.

#### *Prix à payer pour une licence d'établissement*

- Les prix à payer ont été fixés à 100 % des coûts liés à la réglementation pour l'examen d'une demande de licence d'établissement d'une drogue (LED), une demande d'ajout de bâtiment à la LED, tous les bâtiments à l'extérieur du Canada inscrits dans la LED, et l'examen annuel de la LED. Ces prix sont échelonnés sur quatre ans pour les licences d'établissements de drogues pour usage humain, et sur sept ans pour les licences d'établissement de drogues pour usage vétérinaire.
- Les titulaires d'une licence d'établissement qui traitent à la fois des drogues vétérinaires et des drogues pour usage humain dans le même établissement se verront imposer les prix liés aux drogues pour usage humain, étant donné que ceux-ci reflètent davantage le coût lié à la surveillance.
- Pour toutes les drogues, le prix à payer de la LED sera calculé en fonction de l'activité dont le risque est le plus élevé (le plus en amont) pour chaque bâtiment domestique figurant sur la LED. En outre, le prix à payer pour une LED comprend un montant forfaitaire pour chaque bâtiment situé à l'extérieur du Canada qui est répertorié dans la LED.
- Les prix à payer ont été fixés à 100 % des coûts liés à la réglementation pour l'examen d'une demande et l'examen annuel d'une licence d'établissement d'un instrument médical (LEIM). Étant donné que le prix à payer pour la LEIM sera réduit par rapport au prix actuel afin de refléter les coûts mis à jour, il n'y aura pas de période d'introduction progressive pour ce prix à payer.

#### *Prix à payer pour le droit de vente*

- Les prix à payer ont été fixés à 67 % des coûts liés à la réglementation après la mise en marché concernant le droit de vendre des drogues pour usage humain et des drogues vétérinaires. Les prix à payer pour le droit de vente sont divisés en trois types pour les drogues pour usage humain : désinfectant; drogue vendue sans ordonnance; et toute autre drogue. Les prix à payer pour le droit de vente seront échelonnés sur quatre ans pour les drogues pour usage humain et vétérinaires.
- Les produits qui ont été identifiés comme dormants ne feront pas l'objet du prix à payer pour le droit de vente. Toutefois, dans les cas où la drogue devient dormante

- Fees were fixed at 67% of post-market regulatory costs for the right to sell licensed medical devices. Since this fee will be decreased from the current fee to reflect updated costs, there will not be a phase-in period for this fee line.

### Exemptions

The following will be exempt from the payment of fees:

- drugs that are the subject of an extraordinary use new drug submission (EUNDS) or an abbreviated extraordinary use new drug submission (AEUNDS);
- publicly funded health care institutions; and
- branches or agencies of the Government of Canada or of the government of a province.

### Annual fee adjustment

Every fee payable under the ministerial order will be adjusted annually on April 1st, beginning on April 1, 2021, by the consumer price index (CPI). To further clarify, all the fees set out in the ministerial order, including those in the schedules, will change over time as cumulative CPI adjustments are made to the fees in each fiscal year.

### Mitigation measures

In order to qualify for mitigation measures for small businesses, a person (company or individual) must meet one of two criteria:

- the total number of the person's employees (including those of the person's affiliates) must be fewer than 100; or
- the person's total annual gross revenue (including that of the person's affiliates) is between \$30,000 and \$5 million.

For small businesses that can demonstrate one of the above criteria for their last completed fiscal year, the ministerial order establishes the following mitigation measures:

- a full remission for a first pre-market submission or application;
- a 50% remission for all pre-market evaluation fees;
- a 25% remission for all fees for right to sell; and
- a 25% remission for all establishment licence fees.

au cours de l'année, les prix à payer pour le droit de vente ne seront pas remis.

- Les prix à payer ont été fixés à 67 % des coûts liés à la réglementation postérieurs à la mise en marché pour le droit de vendre des instruments médicaux homologués. Étant donné que ces prix à payer seront réduits par rapport aux prix actuels afin de refléter les coûts actualisés, il n'y aura pas de période d'introduction progressive pour ces prix.

### Exemptions

Les éléments suivants seront exemptés du paiement pour les prix à payer :

- les drogues qui font l'objet d'une présentation de drogue nouvelle pour usage exceptionnel (PDNUE) ou d'une présentation abrégée de drogue nouvelle pour usage exceptionnel (PADNUE);
- les établissements de santé financés par l'État;
- les agences ou organismes fédéraux et provinciaux.

### Rajustement annuel du prix à payer

Tous les prix à payer prévus en vertu de l'arrêté ministériel seront rajustés le 1<sup>er</sup> avril de chaque année, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2021, selon l'indice des prix à la consommation (IPC). Pour préciser davantage, tous les prix à payer mentionnés dans l'arrêté ministériel, y compris les prix indiqués dans les annexes, vont changer au fil du temps, car les ajustements cumulatifs de l'IPC sont apportés aux prix à payer pour chaque exercice.

### Mesures d'atténuation

Pour pouvoir bénéficier de mesures d'atténuation pour les petites entreprises, une personne (entreprise ou particulier) doit répondre à l'un des deux critères suivants :

- le nombre total de ses employés (y compris ceux des personnes à qui elle est affiliée) doit être inférieur à 100;
- le total de ses recettes brutes (y compris celles des personnes à qui elle est affiliée) se situe entre 30 000 \$ et 5 M\$.

Pour les petites entreprises qui peuvent démontrer un des critères ci-dessus pour son dernier exercice complet, l'arrêté ministériel établit les mesures d'atténuation suivantes :

- une remise complète pour une première présentation ou demande préalable à la mise en marché;
- une remise de 50 % du prix à payer pour l'évaluation avant la mise en marché;
- une remise de 25 % du prix à payer pour le droit de vente;



Where a small business does not have a completed previous fiscal year, it must demonstrate that it meets one of the above-mentioned criteria in its current/first fiscal year (taking into account the number of employees or annual gross revenues of any affiliates in their last completed fiscal year).

A remission will also be possible for the full amount of the fee payable for the examination of a new drug submission or for the examination of an application for a drug identification number if the submission or application relates to a drug that may be imported under subsection C.10.001(2) of the *Food and Drug Regulations* for an urgent public health need. The remission will be granted if the drug, which must have a comparable dosage form, also has the same medicinal ingredient, strength and route of administration as the drug that may be imported under subsection C.10.001(2). No such drug, however, must already be approved for sale or have a drug identification number assigned to it.

The current remission granted to human drug or device manufacturers who have received an authorization in relation to a General Council Decision under section 21.04 of the *Patent Act* (i.e. Canada Access to Medicine Regime) is continued under this ministerial order.

With regard to the drug establishment licence fees, new applicants and applicants for amendments to add a new building to a DEL will have their fees prorated for a portion of the Government of Canada fiscal year in which they apply.

#### Performance standards and remission

All Health Canada fees will have appropriate performance standards that reflect the Department's ability to deliver its service(s) within a set time frame. These standards will be used to assess performance for the purpose of calculating the performance standard remissions and will be outlined in detail in a document entitled *Performance Standards for the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order*. This document was published by the Government of Canada and dated November 22, 2018. In a case where an applicable performance standard has not been met, the Minister will be required to remit 25% of the applicable fee. Performance standards are incorporated by reference into the ministerial order using the authorities under the *Statutory Instruments Act*.

- une remise de 25 % du prix à payer pour toutes les licences d'établissement.

Lorsqu'une petite entreprise n'a pas clos son premier exercice, elle doit démontrer qu'elle répond à l'un des critères susmentionnés durant son premier exercice en cours (en tenant compte du nombre d'employés ou des recettes brutes annuelles des personnes à qui elle est affiliée lors de leur dernier exercice complet).

Une remise du prix à payer sera également possible pour la totalité du paiement exigible pour l'examen d'une présentation de drogue nouvelle ou pour l'examen d'une demande d'identification numérique d'une drogue si la présentation ou la demande se rapporte à une drogue pouvant être importée en vertu du paragraphe C.10.001(2) du *Règlement sur les aliments et drogues* pour un besoin urgent de santé publique. La remise sera accordée si la drogue, qui doit avoir une forme posologique comparable, a également le même ingrédient médicinal, la même force et la même voie d'administration que la drogue pouvant être importée en vertu du paragraphe C.10.001(2). Toutefois, aucune drogue de ce type ne doit avoir été approuvée pour la vente ou avoir obtenu une identification numérique de drogue.

La remise actuelle accordée aux fabricants de drogues pour usage humain ou d'instruments médicaux ayant reçu une autorisation en vertu d'une décision du Conseil général en vertu de l'article 21.04 de la *Loi sur les brevets* (c'est-à-dire le Régime canadien d'accès aux médicaments) est maintenue en vertu de cet arrêté ministériel.

En ce qui concerne les licences d'établissement d'une drogue, les prix à payer pour les nouvelles demandes ainsi que pour les demandes de modifications visant à ajouter un nouveau bâtiment à une LED seront calculés au prorata pour une partie de l'exercice du gouvernement du Canada au cours duquel les demandes sont soumises.

#### Normes de rendement et remise

Tous les frais de Santé Canada seront assortis de normes de rendement appropriées reflétant la capacité du Ministère à fournir son ou ses services dans un délai imparti. Ces normes serviront à évaluer le rendement afin de calculer les remises selon les normes de rendement et seront décrites en détail dans un document intitulé *Normes de rendement pour l'arrêté sur les prix à l'égard des drogues et instruments médicaux*. Ce document a été publié par le gouvernement du Canada en date du 22 novembre 2018. Dans le cas où une norme de rendement applicable n'a pas été respectée, le ministre sera tenu de verser 25 % du prix à payer applicable. Les normes de rendement sont incorporées par renvoi dans l'arrêté ministériel grâce aux pouvoirs conférés en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Health Canada joint and parallel reviews with other regulatory agencies will be exempt from the application of the performance standard remissions. Medical device combination reviews where the medical device includes a drug component and a decision has been made to issue or amend (or refuse to issue or amend) a medical device licence will also be exempt from the application of performance standard remissions.

Remissions for missed performance standards will also apply in a case where the person has already received a small business remission. For example, in cases where a company receives a remission of 50% as a result of a small business remission, the performance standard remission would be 25% of the remaining 50% of the fee payable.

### Coming into force

The ministerial order will come into force on the day on which the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* are repealed, unless it is registered at a later date. The repeal of those Regulations comes into force on April 1, 2020.

### Rationale

The ministerial order is aligned with the Government's recent commitments on fees in Budget 2017. Establishing a new cost recovery framework ensures fairness for Canadian taxpayers by supporting a better balance between tax-based funding and fees where there is a private benefit. Revenues from fees assist Health Canada to continue to meet its internationally aligned performance standards, in turn supporting timely access to drugs and medical devices, thus benefiting consumers and industry.

In the spirit of regulatory cooperation, the new cost recovery framework aims to align with the rules of Canada's key trading partners to the greatest extent possible. A modern and internationally comparable cost recovery system will alleviate pressure on a strained system and support Health Canada in maintaining performance standards in a manner that is fair to taxpayers. Some comparable regulators in the G-20 currently charge 100% of regulatory costs to industry, while Health Canada only charges 43%. Fee setting via a ministerial order should help Health Canada keep up to date on adjusting fees to reflect regulatory costs.

Les examens conjoints et parallèles de Santé Canada avec d'autres organismes de réglementation seront exemptés de l'application des remises liées aux normes de rendement. Les examens d'instruments médicaux de type mixte où l'instrument médical contient en plus une drogue et où la décision a été prise d'émettre ou de modifier (ou de refuser d'émettre ou de modifier) l'homologation d'un instrument médical seront également exemptés de l'application des remises liées aux normes de rendement.

Les remises liées aux normes de rendement n'ayant pas été respectées s'appliqueront également dans le cas où la personne a déjà reçu une remise à titre de petite entreprise. Par exemple, dans les cas où une entreprise reçoit une remise de 50 % à la suite d'une remise à titre de petite entreprise, la remise liée à la norme de rendement correspondrait à 25 % du 50 % restant.

### Entrée en vigueur

L'arrêté ministériel entrera en vigueur à la date d'abrogation du *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* à moins qu'il ne soit enregistré à une date ultérieure. L'abrogation du règlement susmentionné entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020.

### Justification

L'arrêté ministériel est conforme aux engagements pris récemment par le gouvernement concernant les frais dans le budget 2017. L'établissement d'un nouveau cadre quant au recouvrement des coûts assure l'équité pour les contribuables canadiens en favorisant un meilleur équilibre entre le financement en provenance des impôts et les coûts supportés en présence d'un avantage privé. Les revenus tirés du recouvrement des coûts permettent à Santé Canada de respecter ses normes de rendement alignées à l'échelle internationale, favorisant ainsi un accès rapide aux drogues et aux instruments médicaux au profit des consommateurs et de l'industrie.

Dans un esprit de coopération réglementaire, le nouveau cadre de recouvrement des coûts devrait s'harmoniser avec le cadre réglementaire des principaux partenaires commerciaux du Canada dans la mesure du possible. Un système de recouvrement des coûts moderne et comparable sur le plan international allégera la pression sur un système déjà tendu et aidera Santé Canada à maintenir les normes de rendement d'une manière équitable pour les contribuables. Certains partenaires de réglementation comparables du G-20 facturent actuellement à l'industrie 100 % des coûts liés à la réglementation, tandis que Santé Canada n'en exige que 43 %. L'établissement des prix à payer par l'entremise d'un arrêté ministériel devrait aider Santé Canada à maintenir à jour l'ajustement des prix à payer en tenant compte des coûts liés à la réglementation.

Accountability principles are preserved under the new fee regime. The FDA requires that the Minister consult stakeholders prior to fixing fees. Under the FDA, a fee fixed for a service may not exceed the cost to Government of providing the service. The new fee regime maintains a financial accountability for missed performance standards by remitting fees under the new authorities. The new cost recovery regime also continues to include fee mitigation measures and introduces an annual adjustment of fees in accordance with the consumer price index.

### Cost-benefit analysis

#### The Canadian market

Canada is the ninth-largest market for drugs<sup>1</sup> and the eighth-largest market for medical devices<sup>2</sup> in the world, representing just over 2.4%<sup>3</sup> of a global market worth approximately US\$1 trillion in 2017.<sup>4</sup> In 2015, the Canadian market was estimated to be worth US\$24.3 billion<sup>5</sup> (\$6.2 billion in medical devices,<sup>6</sup> \$3 billion in over the counter medicines, \$10.8 billion in prescription patented medicines, and \$4.3 billion in generic prescription medicines<sup>7</sup>).

The vast majority of drugs and medical devices sold in Canada are imported from other countries. For instance, Canadian-manufactured generic pharmaceuticals make up just 20.4% of the Canadian market, while Canadian manufactured brand name and innovator pharmaceuticals make up only 8.8% of the Canadian market.<sup>8</sup> Similarly, the Canadian-manufactured medical devices make up just 20% of the Canadian market.<sup>9</sup>

A report published by the Patented Medicines Price Review Board (PMPRB) indicates that Canada is generally the fifth market (following the United States, Sweden,

Les principes de responsabilité sont préservés dans le nouveau régime de tarification. La LAD exige que le ministre consulte les intervenants avant de fixer les prix à payer. Selon la LAD, les prix fixes à payer pour un service ne peuvent excéder le coût de prestation du service épongé par le gouvernement. Le nouveau régime de prix à payer maintient la responsabilité financière pour les normes de rendement non respectées en accordant des remises en vertu des nouveaux pouvoirs. Le nouveau régime de recouvrement des coûts continue également d'inclure des mesures d'atténuation des prix à payer et introduit un ajustement annuel des prix à payer en fonction de l'indice des prix à la consommation.

### Analyse coût-avantage

#### Le marché canadien

Mondialement, le Canada est le neuvième marché en importance pour les drogues<sup>1</sup> et le huitième marché en importance pour les instruments médicaux<sup>2</sup>. Ainsi, le Canada représente un peu plus de 2,4 %<sup>3</sup> du marché mondial, dont la valeur approximative était d'un milliard de dollars américains en 2017<sup>4</sup>. En 2015, la valeur du marché canadien était estimée à 24,3 milliards de dollars américains<sup>5</sup> (instruments médicaux, 6,2 milliards de dollars<sup>6</sup>; médicaments sans ordonnance, 3 milliards de dollars; médicaments d'ordonnance brevetés, 10,8 milliards de dollars; médicaments d'ordonnance génériques, 4,3 milliards de dollars<sup>7</sup>).

La vaste majorité des drogues et des instruments médicaux vendus au Canada sont importés d'autres pays. Par exemple, les produits pharmaceutiques génériques fabriqués au Canada représentent 20,4 % du marché canadien, tandis que les produits pharmaceutiques de marque et innovateurs fabriqués au Canada représentent seulement 8,8 % du marché canadien<sup>8</sup>. De même, les instruments médicaux fabriqués au Canada ne représentent que 20 % du marché canadien<sup>9</sup>.

Un rapport publié par le Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés (CEPMB) indique que le Canada est généralement le cinquième marché (après les

<sup>1</sup> [Biggest Pharmaceutical Markets in the World by Country, World Atlas April 2017](#)

<sup>2</sup> [Canada – Overview of medical device industry and healthcare statistics](#)

<sup>3</sup> Calculation: Canadian market/global market = 24.3B/1T = 2.4%

<sup>4</sup> [Global Pharmaceutical Industry – Statistics and Facts](#)

<sup>5</sup> Calculation: Canadian medical device market + Canadian pharmaceutical market (6.2B + 3B + 10.8B + 4.3B = 24.3B)

<sup>6</sup> [Canada – Overview of medical device industry and healthcare statistics](#)

<sup>7</sup> [2016 Top Markets Report Pharmaceuticals Country Case Study – Canada](#)

<sup>8</sup> 2017 IBIS World data

<sup>9</sup> [2016 Top Markets Report Medical Devices Country Case Study – Canada](#)

<sup>1</sup> [Biggest Pharmaceutical Markets in The World by Country, World Atlas April 2017](#)

<sup>2</sup> [Canada – Overview of medical device industry and healthcare statistics](#)

<sup>3</sup> Calcul : marché canadien/marché mondial = 24,3G/1T = 2,4 %

<sup>4</sup> [Global Pharmaceutical Industry – Statistics and Facts](#)

<sup>5</sup> Calcul : marché canadien des instruments médicaux + marché canadien des produits pharmaceutiques (6,2G + 3G + 10,8G + 4,3G = 24,3G)

<sup>6</sup> [Canada – Overview of medical device industry and healthcare statistics](#)

<sup>7</sup> [2016 Top Markets Report Pharmaceuticals Country Case Study – Canada](#)

<sup>8</sup> Données d'IBIS World (2017)

<sup>9</sup> [2016 Top Markets Report Medical Devices Country Case Study – Canada](#)

Germany and the United Kingdom) in which new active substances (NASs) are launched.

### The fee model

The Government of Canada provides services and regulatory activities that benefit a specific group above the benefit that the general taxpayer receives. One of the key principles behind cost recovery is that, in such cases, the group receiving the additional benefit is expected to pay at least a portion of the costs of these services and activities in the form of fees.

### Costs

#### *Price elasticity and passing costs to consumers*

The impact of the increase in fees on the price paid by both public and private payers is directly tied to price elasticity. For NASs, the prices of which are set by the PMPRB, it is likely that the regulatory costs will be absorbed by the industry. In the case of generics and biosimilar drugs, regulatory costs are more likely to be passed on to consumers depending on the level of competition in the product category.

However, in both cases, there are externalities that need to be accounted for. For patented medicines, regulatory changes to the PMPRB framework are designed to protect Canadians from excessive prices for patented medicines. Meanwhile, in the case of generics, a new five-year agreement announced by the Pan-Canadian Pharmaceutical Alliance and the Canadian Generic Pharmaceutical Association came into effect on April 1, 2018. The Agreement should facilitate price reductions of nearly 70 of the most commonly prescribed drugs by between 25% and 40%. Price caps such as the two examples above may limit industry's ability to pass increased regulatory costs onto payers leaving industry more likely to absorb these costs.

For medical devices, there is no one body that sets prices and it is likely that regulatory costs would be passed on to payers when the likelihood of product substitution is low, but absorbed by industry when the likelihood of product substitution is high.

#### *Decision not to market in Canada*

It is conceivable that there may be situations in which the fees could undermine the commercial viability of a product. In such instances, industry may decide not to market

États-Unis, la Suède, l'Allemagne et le Royaume-Uni) dans lequel sont lancées les nouvelles substances actives (NSA).

### Modèle du prix à payer

Le gouvernement du Canada offre des services et des activités de réglementation qui procurent à un groupe particulier un bénéfice au-delà de celui qui est perçu par le contribuable ordinaire. L'un des principes clés qui sous-tendent le recouvrement des coûts est que, dans de tels cas, le groupe recevant le bénéfice supplémentaire doit assumer au moins une partie des coûts de ces services et activités sous forme de prix à payer.

### Coûts

#### *Élasticité des prix et coûts répercutés sur les consommateurs*

L'impact de la hausse des taxes sur le prix payé par les contribuables publics et privés est directement lié à l'élasticité des prix. Pour les NSA, dont les prix sont fixés par le CEPMB, il est probable que les coûts de la réglementation seront absorbés par l'industrie. Dans le cas des médicaments génériques et biologiques similaires, les coûts de la réglementation sont plus susceptibles d'avoir des répercussions sur les consommateurs en fonction du niveau de concurrence dans la catégorie de produits.

Cependant, dans les deux cas, il faut tenir compte des externalités. D'une part, pour les médicaments brevetés, les modifications réglementaires du cadre du CEPMB visent à protéger les Canadiens des prix excessifs des médicaments brevetés. D'autre part, en ce qui a trait aux médicaments génériques, un nouvel accord de cinq ans annoncé par l'Alliance pharmaceutique pancanadienne et l'Association canadienne du médicament générique est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2018. Cet accord devrait permettre de réduire de 25 à 40 % les prix de près de 70 drogues parmi celles les plus couramment prescrites. Les plafonds de prix tels que les deux exemples ci-dessus peuvent limiter la capacité de l'industrie à transmettre les coûts réglementaires accrus aux contribuables, ce qui fait en sorte que l'industrie absorbe ces coûts.

Pour les instruments médicaux, il n'existe pas d'organisme qui fixe les prix et il est probable que les coûts de la réglementation seraient répercutés sur les payeurs lorsque la probabilité de substitution de produit est faible, mais que l'industrie absorberait les coûts lorsque la probabilité de substitution de produit est forte.

#### *Décision de ne pas mettre en marché au Canada*

Il est concevable qu'il puisse exister des situations dans lesquelles les prix à payer pourraient nuire à la viabilité commerciale d'un produit. Dans de tels cas, l'industrie

the product in Canada. As a result, Canadians may be denied access to that product.

The likelihood of this scenario is lessened by the limited price sensitivity of some medical devices and human drugs, which have more unique characteristics than most traditional consumer goods.<sup>10</sup>

Another reason the increase in fees may not influence the decision to market in Canada is that the Canadian market is expected to remain lucrative given the rising demand in the near to mid future due to aging populations. Consequently, despite an increase in fees, the margins on new products should continue to be competitive vis-à-vis global markets.

Indeed, despite Canada's current lower fees and competitive performance standards, industry rarely launches products in Canada first. As noted, industry comes to Canada fifth, on average, which is most likely related to the way pricing is currently set by the PMPRB, and due to corporate limitations to launch products in multiple jurisdictions simultaneously.<sup>11</sup>

Health Canada maintains various mechanisms to ensure that products may still be brought into the country if there is a need. These mechanisms are the Special Access Programme and certain provisions in the *Food and Drug Regulations* that permit the importation of drugs when necessary to meet an urgent public health need.

Overall, it is expected that in the vast majority of cases, the increase in fees would not affect the availability of products on the Canadian market.

## Benefits

### *Reduced burn rates and opportunity costs*

Research and development costs for new patented medicines are high. Citing a Tufts University study and subsequent updates,<sup>12</sup> Innovation, Science and Economic Development Canada indicated that research and

peut décider de ne pas mettre en marché le produit au Canada. Par conséquent, les Canadiens pourraient ne pas avoir accès à ce produit.

La probabilité de ce scénario est réduite par la sensibilité limitée du prix de certains instruments médicaux et de certaines drogues pour usage humain, qui ont plus de caractéristiques uniques que la plupart des biens de consommation traditionnels<sup>10</sup>.

Une autre raison pour laquelle l'augmentation des prix n'influence peut-être pas la décision de mise en marché au Canada est que le marché canadien devrait rester lucratif, compte tenu de la demande croissante dans un avenir à moyen terme découlant du vieillissement de la population. Par conséquent, malgré une augmentation des prix, les marges sur les nouveaux produits devraient continuer à être concurrentielles par rapport aux marchés mondiaux.

En effet, malgré les prix réduits et les normes de rendement concurrentielles en vigueur au Canada, l'industrie lance rarement les produits au Canada en premier. Comme il a été mentionné, le Canada est en moyenne le cinquième pays à être choisi par l'industrie, ce qui est probablement lié à la façon dont le prix est actuellement fixé par le CEPMB et aux limites imposées par les entreprises pour le lancement simultané de produits dans plusieurs juridictions<sup>11</sup>.

Santé Canada maintient divers mécanismes pour s'assurer que des produits peuvent toujours être importés au pays si nécessaire. Ces mécanismes sont le Programme d'accès spécial et certaines dispositions du *Règlement sur les aliments et drogues* qui permettent l'importation de drogues lorsque cela s'avère nécessaire pour répondre à un besoin urgent en matière de santé publique.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que dans la grande majorité des cas, l'augmentation des prix n'affecte pas l'accessibilité des produits sur le marché canadien.

## Avantages

### *Réduction du temps d'absorption et des coûts d'opportunité*

Les coûts de recherche et de développement pour les nouveaux médicaments brevetés sont élevés. En citant une étude de l'Université Tufts et ses mises à jour ultérieures<sup>12</sup>, Innovation, Sciences et Développement économique

<sup>10</sup> For example, a 5% drop in the price of pacemakers does not increase their demand, nor does a minor increase in price affect their demand.

<sup>11</sup> [Delays in the submission of new drugs in Canada](#)

<sup>12</sup> Joseph A. DiMasi, Ronald W. Hansen, Henry G. Grabowski « Innovation in the pharmaceutical industry: New estimates of R&D costs » *Journal of Health Economics* (2016)

<sup>10</sup> Par exemple, une baisse de 5 % du prix des stimulateurs cardiaques n'accroît pas leur demande, tout comme une légère hausse du prix n'affecte pas leur demande.

<sup>11</sup> [Delays in the submission of new drugs in Canada](#)

<sup>12</sup> Joseph A. DiMasi, Ronald W. Hansen, Henry G. Grabowski « Innovation in the pharmaceutical industry: New estimates of R&D costs » *Journal of Health Economics* (2016)

development (R&D) costs per drug averaged US\$1.4 billion over a 12–13 year period.<sup>13</sup>

Full costing (amortization of research failures and opportunity cost of capital) raised the average costs to an estimated US\$2.6 billion. However, these figures for the cost and length of development are controversial and have often been disputed. In fact, their actual value may be as much as 80% lower.<sup>14,15</sup>

According to the fourth in a series of comprehensive compound-based analyses of the costs of new drug development, the estimated total out-of-pocket and capitalized R&D costs per new drug were \$1.4 billion and \$2.6 billion in 2013 U.S. dollars, respectively. Examining R&D costs over the entire product and development life cycle increased the out-of-pocket cost per approved drug to \$1.9 billion, and the capitalized cost, to \$2.9 billion. When compared to the results of the previous study in the series, total capitalized costs were shown to have increased at an annual rate of 8.5% above general price inflation.

The costs of developing generics are less contentious. The Canadian Generic Pharmaceutical Association suggests that bringing a generic product to the Canadian market costs somewhere in the range of \$3.5 million and takes three to six years. This includes the costs for bioequivalence studies, development and regulatory approval.

This new modernized cost recovery regime helps support Health Canada's ability to produce timelier regulatory decisions. Timelier regulatory decisions are expected to benefit industry in terms of reduced burn rate (the rate at which a company spends money in excess of income) and lower opportunity cost (the benefit that a company could have received had it pursued another option). For example, the sooner a therapeutic product manufacturer receives a negative regulatory decision, the sooner the manufacturer can decide to terminate or change its approach to product development, thereby allowing it to cut its losses and redeploy its resources earlier. Alternatively, if the regulatory decision proves to be favourable,

Canada a noté que les coûts de recherche et de développement par drogue s'élevaient en moyenne à 1,4 milliard de dollars américains sur une période de 12-13 ans<sup>13</sup>.

Le coût total (amortissement des échecs de recherche et du coût d'opportunité du capital) fait augmenter les coûts moyens à environ 2,6 milliards de dollars américains. Cependant, ces coûts et la durée du développement sont controversés et ont souvent été contestés. En effet, leur valeur réelle peut s'avérer jusqu'à 80 % moins élevée<sup>14,15</sup>.

Selon la quatrième analyse d'une série d'analyses approfondies, fondées sur les composés, des coûts de développement de nouvelle drogue, les coûts approximatifs totaux des dépenses de recherche et de développement courantes et capitalisées étaient estimés à 1,4 milliard et 2,6 milliards de dollars américains de 2013, respectivement, par nouvelle drogue. L'examen des coûts de recherche et de développement tout au long du cycle de vie du produit et du développement a porté les dépenses courantes par drogue approuvée à 1,9 milliard de dollars américains et les dépenses capitalisées, à 2,9 milliards de dollars américains. Par rapport aux résultats de l'analyse précédente de la série, il a été démontré que le total des coûts capitalisés avait augmenté à un taux annuel de 8,5 % au-dessus de l'inflation générale des prix.

Les coûts de développement des médicaments génériques sont moins controversés. L'Association canadienne du médicament générique estime que le lancement d'un produit générique sur le marché canadien coûte environ 3,5 millions de dollars, et prend entre trois et six ans. Cela comprend les coûts des études de bioéquivalence, du développement et de l'approbation réglementaire.

Le nouveau régime modernisé de récupération des coûts aide à soutenir la capacité de Santé Canada à prendre des décisions réglementaires plus rapidement. Des décisions réglementaires plus rapides devraient profiter à l'industrie en termes de réduction du temps d'absorption (le temps durant lequel une entreprise dépense plus d'argent qu'elle ne produit de revenus) et de réduction du coût d'opportunité (avantage qu'une entreprise aurait pu obtenir si elle avait choisi une autre option). Par exemple, plus tôt le fabricant d'un produit thérapeutique reçoit une décision réglementaire négative, plus tôt le fabricant peut décider de modifier son approche en matière de développement de produit ou d'y mettre fin, ce qui lui permet de

<sup>13</sup> Industry Canada [Pharmaceutical Industry Profile](#)

<sup>14</sup> Examples include:

« Rx R&D Myths: The Case Against The Drug Industry's R&D 'Scare Card' » Public Citizen (July 2001)

« Are Development Times for Pharmaceuticals Increasing or Decreasing? » Health Affairs – Volume 25, Number 2 (2006)

Angell, Marcia « The truth about the drug companies – How they deceive us and what to do about it » (Random House Trade Paperbacks, 2005)

<sup>15</sup> Merrill Goozner, « The \$800 Million Pill: The Truth behind the Cost of New Drugs » (Berkeley, University of California Press, 2004)

<sup>13</sup> [Profil de l'industrie pharmaceutique](#), Industrie Canada

<sup>14</sup> Quelques exemples :

« Rx R&D Myths: The Case Against The Drug Industry's R&D 'Scare Card' » Public Citizen (juillet 2001)

« Are Development Times for Pharmaceuticals Increasing or Decreasing? » Health Affairs – Volume 25, numéro 2 (2006)

Angell, Marcia « The truth about the drug companies – How they deceive us and what to do about it » (Random House Trade Paperbacks, 2005)

<sup>15</sup> Merrill Goozner, « The \$800 Million Pill: The Truth behind the Cost of New Drugs » (Berkeley, University of California Press, 2004)

the manufacturer can bring that product to market and generate revenues earlier.

As an example, the PMPRB reports that of 210 NASs brought to Canada between 2009 and 2014, sales at the individual drug level of the top 30 NASs exceeded \$250 million per year, while the sales at the low end represented drug sales worth \$25 million.<sup>16</sup> More timely regulatory decisions would allow the market authorization holders of these products to access the market sooner and recoup their development and regulatory costs earlier.

Prior to the ministerial order, Health Canada was only required to meet its approval timelines on a cumulative average basis. That is to say, the average of all of Health Canada's approvals in a given category was required to meet the performance standard. If Health Canada failed to meet this requirement, fees were reduced for the subsequent year. Under the ministerial order, Health Canada is required to meet its standards in each case or apply a fee remission to the affected company.

### Consultation

In April 2017, Health Canada communicated its intent to update fees and began its engagement process with stakeholders. Industry associations from various sectors were engaged. These sectors included medical devices, disinfectants, generic drugs, biosimilar drugs, innovator/biological drugs, over-the-counter (non-prescription) drugs, radiopharmaceutical drugs and veterinary drugs. A number of individual companies were also engaged.

Health Canada also undertook a number of stakeholder engagement events. These events included the following:

- industry bilateral meetings;
- cost recovery renewal initiative stakeholder WebEx;
- information session;
- information clarification session;
- sector-specific sessions — fee proposal; and
- sector session calls — revised fee proposal.

réduire ses pertes et de réaffecter ses ressources plus tôt. Par ailleurs, si la décision réglementaire s'avère favorable, le fabricant peut mettre en marché son produit et générer des revenus plus rapidement.

À titre d'exemple, le CEPMB rapporte que sur 210 NSA importées au Canada entre 2009 et 2014, les ventes par niveau de drogues individuelles des 30 principales NSA ont dépassé 250 millions de dollars par an, tandis que les ventes au bas de l'échelle représentaient des ventes de drogues d'une valeur de 25 millions de dollars<sup>16</sup>. Des décisions réglementaires plus rapides permettraient aux détenteurs d'autorisation de mise en marché de ces produits d'accéder au marché plus rapidement et de récupérer leurs coûts de développement et de réglementation plus tôt.

Avant l'arrêté ministériel, Santé Canada était tenu de respecter les délais d'approbation sur une base cumulative moyenne seulement. C'est-à-dire que la moyenne de toutes les approbations de Santé Canada dans une catégorie donnée était nécessaire pour respecter la norme de rendement. Si Santé Canada ne respectait pas cette exigence, les prix à payer étaient réduits l'année suivante. En vertu de l'arrêté ministériel, Santé Canada est tenu de respecter ses normes dans chaque cas ou, sinon, d'effectuer une remise de taxe à l'entreprise touchée.

### Consultation

En avril 2017, Santé Canada a fait part de son intention de mettre à jour les prix à payer et a entamé son processus de mobilisation des intervenants. Des associations de divers secteurs de l'industrie y ont participé. Ces secteurs comprenaient ceux des instruments médicaux, des désinfectants, des médicaments génériques, les médicaments biologiques similaires, des médicaments innovateurs/biologiques, des drogues en vente libre (vendues sans ordonnance), des médicaments radio-pharmaceutiques et des drogues pour usage vétérinaire. Un certain nombre d'entreprises individuelles ont également participé au processus.

Santé Canada a également organisé un certain nombre d'activités afin de mobiliser les intervenants. Les événements comprenaient :

- réunions bilatérales avec l'industrie;
- WebEx pour les intervenants concernant l'initiative de renouvellement du recouvrement des coûts;
- session d'information;
- séance de clarification de l'information;
- séances spécifiques à chaque secteur — proposition quant aux prix à payer;
- appels de séance sectorielle — proposition des prix à payer révisés.

<sup>16</sup> [Meds Entry Watch, 2015](#)

<sup>16</sup> [Veille des médicaments mis en marché, 2015](#)



A report including stakeholder feedback received throughout the consultations and the responses from Health Canada will be published on the Health Canada website.

#### Fee proposal — October 11, 2017

On October 21, 2017, Health Canada published a notice of intent to consult in the *Canada Gazette*, Part I, on Health Canada's *Fee Proposal for Drugs and Medical Devices* and informed all licence and drug identification holders of the consultations. In addition, Health Canada posted its fee proposal on the Department's website on October 11, 2017. At the time, a costing companion document was also made available by the Department.

Industry associations from the following sectors were engaged: medical devices, disinfectants, generic drugs, biosimilar drugs, innovator/biological drugs, over-the-counter (non-prescription) drugs, radiopharmaceutical drugs and veterinary drugs. Stakeholders actively participated in the consultation process.

The main concerns raised during the consultation process and summarized below included the magnitude of the fee increases, the lack of staggered implementation and the proposed approach to small business:

- *Fee setting and timing of implementation*: Stakeholders generally supported Health Canada's need to update fees and recognized that current fees were out of date. However, many were concerned with how much the fees were increasing and the potential negative impacts on the financial growth of companies, especially with respect to the fee for right to sell.
- *Costing*: Several stakeholders expressed concern regarding Health Canada's costing methodology and perceived lack of transparency. Stakeholders established that they wanted more clarity on how costs were calculated.
- *Small business mitigation measures*: Stakeholders welcomed Health Canada's position to consider the needs of small business. However, some stakeholders were concerned with the impact of eliminating the current mitigation measures under the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*.

Un rapport comprenant les commentaires des intervenants reçus tout au long des consultations ainsi que les réponses de Santé Canada sera publié sur le site Web de Santé Canada.

#### Proposition relative aux prix à payer — Le 11 octobre 2017

Le 21 octobre 2017, Santé Canada a publié un avis d'intention de consultation dans la Partie I de la *Gazette du Canada* sur la *Proposition de frais pour les médicaments et les instruments médicaux*, et a informé tous les titulaires de licence et d'identification numérique d'une drogue des consultations. De plus, Santé Canada a publié sa proposition quant aux prix à payer sur le site Web du Ministère le 11 octobre 2017. À l'époque, le Ministère a également mis à disposition un document complémentaire concernant les coûts.

Des associations d'industrie des secteurs suivants ont été impliquées : instruments médicaux, désinfectants, médicaments génériques, médicaments biologiques similaires, médicaments innovants/biologiques, drogues en vente libre (vendues sans ordonnance), médicaments radiopharmaceutiques et drogues pour usage vétérinaire. Les intervenants ont participé activement au processus de consultation.

Les principales préoccupations soulevées au cours du processus de consultation, qui ont été résumées ci-dessous, comprenaient l'étendue de la hausse des prix à payer, l'absence d'une mise en œuvre échelonnée et l'approche proposée pour les petites entreprises :

- *Fixation des prix à payer et calendrier de mise en œuvre* : les intervenants ont généralement appuyé le besoin de Santé Canada d'actualiser les prix à payer et ont reconnu que les prix actuels étaient périmés. Cependant, plusieurs intervenants se sont inquiétés de l'augmentation des prix et des impacts négatifs potentiels sur la croissance financière des entreprises, notamment en ce qui concerne les prix à payer pour la vente.
- *Établissement des coûts* : plusieurs intervenants ont exprimé leur préoccupation à l'égard de la méthodologie de calcul des coûts de Santé Canada et du manque de transparence perçue. Les intervenants ont indiqué qu'ils souhaitaient plus de clarté sur la manière dont les coûts avaient été calculés.
- *Mesures d'atténuation pour les petites entreprises* : les intervenants ont bien accueilli la position de Santé Canada sur la prise en compte des besoins des petites entreprises. Cependant, certains intervenants étaient préoccupés par les conséquences de l'élimination des mesures d'atténuation actuelles en vertu du *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*.



**Revised fee proposal — May 24, 2018**

The input received by stakeholders during this consultation process was instrumental to the development of a revised fee proposal. The revised fee proposal included the following measures to address stakeholder concerns:

- phased-in implementation limiting the amount by which a fee can increase in any given year;
- reduced fee-setting ratios; and
- expansion of small business mitigation measures to all fee lines, added mitigation measures for publicly funded health care institutions, and pro-ration of the DEL fee for new applicants.

**Spring 2018 feedback process**

The revised fee proposal was published on Health Canada's website on May 24, 2018. Health Canada held a WebEx for stakeholders on June 1, 2018. In addition, stakeholders were also invited to submit feedback on the revised proposal from May 24, 2018, to June 14, 2018.

In the May 2018 revised proposal, the same DEL fees were applied to both human and veterinary drug establishments. However, some of these fee increases were perceived as too large by veterinary stakeholders since veterinary drugs were not part of the previous cost recovery fee update in 2011. This view was compounded by concerns regarding additional regulatory requirements on industry to conform to the new *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Veterinary Drugs — Antimicrobial Resistance)*.

In response to industry concerns, targeted reductions and an extension of the phase-in period from four to seven years have been granted for DEL fees through the ministerial order for establishments that only deal with veterinary products.

**“One-for-One” Rule**

This ministerial order is not expected to introduce a new administrative burden on business.

**Small business lens**

Health Canada's approach to fee mitigation is focused on facilitating Canadians' access to products in order to help them maintain and improve their health. Companies that

**Proposition de frais révisée — Le 24 mai 2018**

Les commentaires reçus par les intervenants au cours de ce processus de consultation ont été déterminants pour l'élaboration de la proposition révisée quant au prix à payer. La proposition révisée comprenait les mesures suivantes pour répondre aux préoccupations des intervenants :

- mise en œuvre progressive limitant la hausse annuelle du montant des prix à payer;
- réduction des ratios de fixation des prix à payer;
- élargissement des mesures d'atténuation pour les petites entreprises pour tous les prix, ajout de mesures d'atténuation pour les établissements de santé financés par l'État et répartition des prix à payer pour les nouveaux demandeurs de LED.

**Processus de rétroaction du printemps 2018**

La proposition révisée concernant les frais a été publiée sur le site Web de Santé Canada le 24 mai 2018. Santé Canada a organisé un WebEx pour les intervenants le 1<sup>er</sup> juin 2018. De plus, les intervenants ont également été invités à soumettre leurs commentaires sur la proposition révisée du 24 mai 2018 au 14 juin 2018.

Dans la proposition révisée de mai 2018, les prix à payer pour une LED étaient appliqués de la même façon, tant pour les drogues pour usage humain que les drogues vétérinaires. Cependant, certaines augmentations de prix ont été perçues comme étant trop importantes par les intervenants quant aux drogues pour usage vétérinaire, puisque ces drogues ne faisaient pas partie de la mise à jour précédente quant au recouvrement des coûts de 2011. Ce point de vue a aussi fait soulever des préoccupations concernant les exigences réglementaires supplémentaires imposées à l'industrie pour se conformer au nouveau *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (drogues d'application vétérinaire — résistance aux antimicrobiens)*.

En réponse aux préoccupations de l'industrie, des réductions ciblées et une période de mise en œuvre progressive de quatre à sept ans ont été mises en place à l'égard des prix à payer pour les LED par l'entremise de l'arrêté ministériel pour les établissements qui ne traitent que des produits pour usage vétérinaire.

**Règle du « un pour un »**

Cet arrêté ministériel ne devrait pas imposer un nouveau fardeau administratif aux entreprises.

**Lentilles des petites entreprises**

L'approche de Santé Canada en matière de réduction des coûts vise à faciliter l'accès des Canadiens aux produits qui les aident à maintenir et à améliorer leur santé. Les

meet the definition of a small business under the ministerial order qualify for significant fee remissions and will pay between 25% and 50% less than other companies. All “first-time” pre-market evaluation submissions or applications by small businesses will qualify for a full remission of their evaluation fees.

Additional mitigation measures being proposed include an exemption from the application of the ministerial order for all publicly funded health care institutions, and a remission of fees for submissions concerning drugs that may be imported for an urgent public health need, as well as for quarterly pro-rated DEL fees for new applicants.

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

A communication strategy will include notices to stakeholders regarding the revised fees, as well as updated guidance documents for stakeholders and posting on Health Canada’s website. Revised fees will be posted in the fall of each year, reflecting adjusted fees based on the consumer price index.

With respect to enforcement, if a person fails to pay a fee, then the fee payable will become a debt owing to the Crown, which would be collected in accordance with standard practices. The Minister also has the authority to withhold or withdraw a service or a right or privilege from any person who fails to pay the fixed fee. Regarding small business remissions, the Minister will have the ability to request additional information to assess whether the company qualified as a small business at the time of filing their submission or other required material. Where the additional information is not provided within 60 days, or the Minister determines that the person did not qualify as a small business at the time of their filing, the applicable fee has to be paid in full, with interest from the date of the initial filing.

With respect to performance standards, Health Canada has consulted both fee-paying and non-fee-paying stakeholders. For each fee, Health Canada has identified a performance standard that reflects the level of service that can be expected.

Performance standards will not only be the expected level of service, but will become a service commitment, with remission consequences applied if standards are missed. Public performance reporting on performance standards, remissions, costs and revenues will continue through the appropriate mechanisms as directed by the Treasury Board Secretariat.

entreprises qui répondent à la définition d’une petite entreprise en vertu de l’arrêté ministériel bénéficient d’importantes remises concernant le prix à payer et paient entre 25 % et 50 % de moins que les autres entreprises. Toutes les « premières » demandes d’évaluation préalable à la mise en marché soumissionnées par des petites entreprises bénéficieront d’une remise complète du prix quant à l’évaluation.

D’autres mesures d’atténuation proposées comprennent une exemption de l’application de l’arrêté ministériel pour tous les établissements de santé financés par l’État, et une remise du prix à payer pour les présentations de drogues pouvant être importées pour un besoin urgent en matière de santé publique, ainsi que des prix à payer trimestriels pour les nouveaux demandeurs de LED.

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

Une stratégie de communication comprendra des avis aux intervenants concernant les prix à payer révisés, ainsi que des lignes directrices mises à jour pour les intervenants et l’affichage sur le site Web de Santé Canada. Les prix à payer révisés seront affichés à l’automne de chaque année et refléteront les prix à payer rajustés en fonction de l’indice des prix à la consommation.

En ce qui concerne l’application, si une personne omet de payer les prix exigibles, ceux-ci deviendront une dette envers la Couronne qui serait perçue conformément aux pratiques habituelles. Le ministre a également le pouvoir de suspendre ou d’annuler un service, un droit ou un privilège à toute personne qui omet de payer les prix fixés. En ce qui concerne les remises accordées aux petites entreprises, le ministre aura la possibilité de demander des renseignements supplémentaires pour déterminer si l’entreprise est admissible en tant que petite entreprise au moment de remplir sa demande ou tout autre document requis. Lorsque les renseignements supplémentaires ne sont pas fournis dans les 60 jours, ou que le ministre détermine que la personne ne constituait pas une petite entreprise au moment de soumettre la demande, les prix à payer applicables doivent être entièrement payés, y compris les intérêts courus depuis la date d’échéance initiale.

En ce qui concerne les normes de rendement, Santé Canada a consulté des intervenants payeurs et non-payeurs de prix. Pour chaque prix à payer, Santé Canada a identifié une norme de rendement qui reflète le niveau de service auquel on peut s’attendre.

Les normes de rendement ne constitueront pas seulement le niveau de service attendu, mais deviendront un engagement par rapport au service, avec des conséquences quant à la remise qui seront appliquées si les normes ne sont pas respectées. Les rapports publics sur les normes de rendement, les remises, les coûts et les revenus continueront d’être soumis par l’entremise des mécanismes appropriés selon les directives du Secrétariat du Conseil du Trésor.

**Contact**

Bruno Rodrigue  
Office of Legislative and Regulatory Modernization  
Policy, Planning and International Affairs Directorate  
Health Products and Food Branch  
Health Canada  
Holland Cross, Tower A, Suite 14, Ground Floor  
11 Holland Avenue  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Address locator: 3000A  
Email: [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

**Personne-ressource**

Bruno Rodrigue  
Bureau de la modernisation législative et réglementaire  
Direction des politiques, de la planification et des affaires  
internationales  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
Santé Canada  
Holland Cross, tour A, bureau 14, rez-de-chaussée  
11, avenue Holland  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Localisateur d'adresse : 3000A  
Courriel : [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

## Registration

SOR/2019-125 May 9, 2019

## FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Turkey 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 taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas that Agency is satisfied that the size of the market for turkeys has changed significantly;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations 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 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>d</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 Turkey 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 Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, May 7, 2019

## Enregistrement

DORS/2019-125 Le 9 mai 2019

## 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 dindons*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

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

Attendu que cet office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)(c) à h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que cet office a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)<sup>d</sup> de cette loi, aux termes de 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 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 dindons*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga, le 7 mai 2019

<sup>a</sup> C.R.C., c. 647<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>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. 647<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

## Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

### Amendment

**1** The schedule to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

### Entrée en vigueur

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

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### ANNEXE

(article 1)

#### SCHEDULE

(Section 2 and subsections 5(2) and (3))

#### ANNEXE

(article 2 et paragraphes 5(2) et (3))

### Control Period Beginning on April 28, 2019 and Ending on April 25, 2020

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1	Ontario	172,371,321
2	Quebec	81,191,513
3	Nova Scotia	8,803,723
4	New Brunswick	8,469,415
5	Manitoba	30,520,237
6	British Columbia	44,016,858
7	Saskatchewan	11,672,748
8	Alberta	40,242,986
TOTAL		397,288,801

### Période réglementée commençant le 28 avril 2019 et se terminant le 25 avril 2020

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1	Ontario	172 371 321
2	Québec	81 191 513
3	Nouvelle-Écosse	8 803 723
4	Nouveau-Brunswick	8 469 415
5	Manitoba	30 520 237
6	Colombie-Britannique	44 016 858
7	Saskatchewan	11 672 748
8	Alberta	40 242 986
TOTAL		397 288 801

#### EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or

#### NOTE EXPLICATIVE

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

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations

<sup>1</sup> SOR/90-231

<sup>1</sup> DORS/90-231

when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on April 28, 2019, and ending on April 25, 2020.

de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 28 avril 2019 et se terminant le 25 avril 2020.

## Registration

SOR/2019-126 May 9, 2019

## 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 process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)<sup>d</sup> of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* 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 CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and subsection 6(1)<sup>g</sup> of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, May 7, 2019

## Enregistrement

DORS/2019-126 Le 9 mai 2019

## 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 processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)<sup>d</sup> de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* 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 du paragraphe 6(1)<sup>g</sup> de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 7 mai 2019

<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> SOR/2002-1, s. 9<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)<sup>f</sup> C.R.C., c. 648<sup>g</sup> SOR/2002-1, par. 16(c)<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> DORS/2002-1, art. 9<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648<sup>g</sup> DORS/2002-1, al. 16(c)

## Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

### Amendments

**1 (1)** The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in Schedule 1 to these Regulations.

**(2)** The schedule to the Regulations is replaced by the schedule set out in Schedule 2 to these Regulations.

### Coming into Force

**2 (1)** Subsection 1(1) comes into force on June 9, 2019.

**(2)** Subsection 1(2) comes into force on August 4, 2019.

#### SCHEDULE 1

(Subsection 1(1))

#### SCHEDULE

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

### Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on June 9, 2019 and Ending on August 3, 2019

### Modifications

**1 (1)** L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe 1 du présent règlement.

**(2)** L'annexe du même règlement est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe 2 du présent règlement.

### Entrée en vigueur

**2 (1)** Le paragraphe 1(1) entre en vigueur le 9 juin 2019.

**(2)** Le paragraphe 1(2) entre en vigueur le 4 août 2019.

#### ANNEXE 1

(paragraphe 1(1))

#### ANNEXE

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

### Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 9 juin 2019 et se terminant le 3 août 2019

Item	Province	Column 1	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Column 4 Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1	Ont.		90,240,253	1,460,100	708,858
2	Que.		69,982,642	3,152,847	0
3	N.S.		8,984,455	0	0
4	N.B.		7,176,799	0	0

<sup>1</sup> SOR/2002-36

<sup>1</sup> DORS/2002-36



Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Province	Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
5	Man.	10,920,788	435,000	0
6	B.C.	36,795,624	2,803,000	1,357,237
7	P.E.I.	942,728	0	0
8	Sask.	9,197,046	950,000	0
9	Alta.	26,332,069	700,000	100,000
10	N.L.	3,539,048	0	0
Total		264,111,452	9,500,947	2,166,095

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1	Ont.	90 240 253	1 460 100	708 858
2	Qc	69 982 642	3 152 847	0
3	N.-É.	8 984 455	0	0
4	N.-B.	7 176 799	0	0
5	Man.	10 920 788	435 000	0
6	C.-B.	36 795 624	2 803 000	1 357 237
7	Î.-P.-É.	942 728	0	0
8	Sask.	9 197 046	950 000	0
9	Alb.	26 332 069	700 000	100 000
10	T.-N.-L.	3 539 048	0	0
Total		264 111 452	9 500 947	2 166 095

**SCHEDULE 2**

(Subsection 1(2))

**SCHEDULE**

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

## Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on August 4, 2019 and Ending on September 28, 2019

**ANNEXE 2**

(paragraphe 1(2))

**ANNEXE**

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

## Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 4 août 2019 et se terminant le 28 septembre 2019

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Province	Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1	Ont.	89,695,564	1,135,100	754,757
2	Que.	69,558,660	4,085,000	0
3	N.S.	8,920,775	0	0
4	N.B.	7,125,893	0	0
5	Man.	10,581,026	435,000	0
6	B.C.	36,351,389	2,811,500	1,332,034
7	P.E.I.	942,697	0	0
8	Sask.	9,148,156	950,000	0
9	Alta.	26,257,998	900,000	100,000
10	N.L.	3,514,084	0	0
Total		262,096,242	10,316,600	2,186,791

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1	Ont.	89 695 564	1 135 100	754 757
2	Qc	69 558 660	4 085 000	0
3	N.-É.	8 920 775	0	0
4	N.-B.	7 125 893	0	0
5	Man.	10 581 026	435 000	0
6	C.-B.	36 351 389	2 811 500	1 332 034
7	Î.-P.-É.	942 697	0	0
8	Sask.	9 148 156	950 000	0

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
9	Alb.	26 257 998	900 000	100 000
10	T.-N.-L.	3 514 084	0	0
Total		262 096 242	10 316 600	1 969 541

## EXPLANATORY NOTE

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

These amendments set the limits for the production and marketing of chicken for period A-157 beginning on June 9, 2019, and ending on August 3, 2019, and for period A-158 beginning on August 4, 2019, and ending on September 28, 2019.

## NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)*

Les modifications visent à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période A-157 commençant le 9 juin 2019 et se terminant le 3 août 2019 et pour la période A-158 commençant le 4 août 2019 et se terminant le 28 septembre 2019.

Registration  
SOR/2019-127 May 9, 2019

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2019-474 May 9, 2019

Whereas on April 3, 2019, the Canadian International Trade Tribunal submitted its report to the Governor in Council, pursuant to the *Order Referring to the Canadian International Trade Tribunal, for Inquiry into and Reporting on, the Matter of the Importation of Certain Steel Goods*<sup>a</sup> ;

And whereas the Governor in Council is satisfied, on the basis of the inquiry made by the Canadian International Trade Tribunal, that certain goods described in the schedule to that Order are being imported under such conditions as to cause or threaten serious injury to domestic producers of like or directly competitive goods;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 55(1) and paragraph 56(1)(b) of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards)*.

**Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards)**

## Amendments

**1 Sections 1 to 3.1 of the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

**Origin of goods**

**1** For the purposes of this Order, the origin of the goods is determined in accordance with the rules of origin set out in the *Determination of Country of Origin for the Purposes of Marking Goods (NAFTA Countries) Regulations* or the *Determination of Country of Origin for the Purpose of Marking Goods (Non-NAFTA Countries) Regulations*, as the case may be.

Enregistrement  
DORS/2019-127 Le 9 mai 2019

TARIF DES DOUANES

C.P. 2019-474 Le 9 mai 2019

Attendu que, le 3 avril 2019, le Tribunal canadien du commerce extérieur a présenté son rapport à la gouverneure en conseil en vertu du *Décret saisissant le Tribunal canadien du commerce extérieur pour qu'il enquête et fasse rapport sur l'importation de certains produits de l'acier*<sup>a</sup>;

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue, sur le fondement de l'enquête du Tribunal canadien du commerce extérieur, que certaines marchandises dont la description figure à l'annexe de ce décret sont importées dans des conditions telles que leur importation cause ou menace de causer un dommage grave aux producteurs nationaux de marchandises similaires ou directement concurrentes,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 55(1) et de l'alinéa 56(1)b) du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives)*, ci-après.

**Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives)**

## Modifications

**1 Les articles 1 à 3.1 du *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

**Origine des marchandises**

**1** Pour l'application du présent décret, l'origine des marchandises est déterminée conformément aux règles d'origine prévues par le *Règlement sur la désignation, aux fins de marquage, du pays d'origine des marchandises (pays ALÉNA)* ou par le *Règlement sur la détermination, aux fins de marquage, du pays d'origine des marchandises (sauf pays ALÉNA)*, selon le cas.

<sup>a</sup> P.C. 2018-1275, October 10, 2018

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/2018-206

<sup>a</sup> Décret C.P. 2018-1275 du 10 octobre 2018

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/2018-206

**Application**

**2 (1)** Subject to subsections (2) to (4), this Order applies to goods that are imported from all countries.

**Exception**

**(2)** This Order does not apply to goods originating in Canada.

**Exception**

**(3)** This Order does not apply to goods originating in Chile, Colombia, Mexico, Panama, Peru, Korea, the United States or Israel or another CIFTA beneficiary.

**Exception**

**(4)** This Order does not apply to goods originating in a World Trade Organization Member country that benefits from the General Preferential Tariff, as long as its share of importation of the goods of the class in question does not exceed 3% of the total importation of goods of that class, provided that the importation of goods of that class from all such countries with less than 3% import share does not collectively account for more than 9% of the total importation of the goods of that class.

**Surtax**

**3 (1)** Goods of a class set out in column 1 of the Schedule, and meeting the description set out in column 2, that are imported in excess of the quantity for that class set out to in column 4 during a period set out in column 3 are subject to a surtax at the rate specified in column 5 of their value for duty, the value for duty being determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act*.

**Permit**

**(2)** For the purposes of subsection (1), the goods of a class are considered to be imported in excess of the quantity referred to in that subsection if they are not imported under a permit that is issued under the *Export and Import Permits Act* in respect of section 82 of the *Import Control List* and valid at the time at which the goods are accounted for under subsection 32(1), (3) or (5) of the *Customs Act*.

**2 Schedules 1 and 2 to the Order are replaced by the Schedule set out in the Schedule to this Order.**

**Application**

**2 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le présent décret s'applique aux marchandises qui sont importées de tout pays.

**Exception**

**(2)** Le présent décret ne s'applique pas aux marchandises originaires du Canada.

**Exception**

**(3)** Le présent décret ne s'applique pas aux marchandises originaires du Chili, de la Colombie, de la Corée, des États-Unis, du Mexique, du Panama, du Pérou ou encore d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI.

**Exception**

**(4)** Le présent décret ne s'applique pas aux marchandises originaires d'un pays membre de l'Organisation mondiale du commerce bénéficiant du tarif de préférence général, en autant que la part de ses importations de marchandises pour la catégorie en cause ne dépasse pas trois pour cent des importations totales de marchandises pour cette catégorie et pourvu que les importations de marchandises de la catégorie de tous les pays dont la part des importations est inférieure à trois pour cent ne contribuent pas collectivement pour plus de neuf pour cent aux importations totales de marchandises de la catégorie.

**Surtaxe**

**3 (1)** Les marchandises d'une catégorie prévue à la colonne 1 de l'annexe, dont la description figure à la colonne 2 et qui sont importées en une quantité dépassant la quantité prévue à la colonne 4, pendant la période prévue à la colonne 3, sont assujetties à une surtaxe au taux prévu à la colonne 5 de leur valeur en douane, celle-ci étant déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

**Licence**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), les marchandises d'une catégorie sont considérées comme étant importées en une quantité dépassant la quantité visée à ce paragraphe si elles ne sont pas importées aux termes d'une licence d'importation qui est délivrée en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* au titre de l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* et qui est valide au moment de la déclaration en détail faite aux termes des paragraphes 32(1), (3) ou (5) de la *Loi sur les douanes*.

**2 Les annexes 1 et 2 du même décret sont remplacées par l'annexe figurant à l'annexe du présent décret.**

## Coming into Force

**3 This Order comes into force on May 13, 2019, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.**

### SCHEDULE

(Section 2)

### SCHEDULE

(Subsection 3(1))

Item	Class of Goods	Description	Periods	Quantity (tonnes)	Surtax Rate
1	Heavy Plate	<p>Hot-rolled carbon steel plate and high-strength low-alloy steel plate not further manufactured than hot-rolled, heat-treated or not, in widths from 80 inches (<math>\pm 2,030</math> mm) to 152 inches (<math>\pm 3,860</math> mm), and thicknesses from 0.375 inches (<math>\pm 9.525</math> mm) to 4.0 inches (101.6 mm), with all dimensions being plus or minus allowable tolerances contained in the applicable standards. For greater certainty, these dimensional restrictions apply to steel plate, that contains alloys greater than required by recognized industry standards provided that the steel does not meet recognized industry standards for an alloy-specification steel plate.</p> <p>The following goods are excluded:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>all plate in coil form; and</li> <li>all plate having a rolled, raised figure at regular intervals on the surface (also known as floor plate).</li> </ul>	<p>Period 1. The period of one year beginning on the day of the coming into force of section 1.</p> <p>Period 2. The period of one year beginning on the day after the day on which Period 1 ends.</p> <p>Period 3. The period of one hundred and sixty-five days beginning on the day after the day on which Period 2 ends.</p>	100,000	20%
				110,000	15%
				54,699	10%
2	Stainless Steel Wire	<p>Cold drawn and cold drawn and annealed, stainless steel round wire, up to 0.256 inches (6.50 mm) in maximum solid cross-sectional dimension; and cold drawn, and cold drawn and annealed, stainless steel cold-rolled profile wire, up to 0.031 square inches (0.787 sq. mm) in maximum solid cross-sectional area.</p>	<p>Period 1. The period of one year beginning on the day of the coming into force of section 1.</p> <p>Period 2. The period of one year beginning on the day after the day on which Period 1 ends.</p> <p>Period 3. The period of one hundred and sixty-five days beginning on the day after the day on which Period 2 ends.</p>	2,800	25%
				3,080	15%
				1,532	5%

## Entrée en vigueur

**3 Le présent décret entre en vigueur le 13 mai 2019 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.**

### ANNEXE

(article 2)

**ANNEXE**

(paragraphe 3(1))

Article	Colonne 1 Catégories de marchandises	Colonne 2 Description	Colonne 3 Périodes	Colonne 4 Quantité (tonnes)	Colonne 5 Taux de surtaxe
1	Tôles lourdes	Tôles d'acier au carbone et tôles d'acier allié résistant à faible teneur, laminées à chaud, n'ayant subi aucun autre complément d'ouvrison que le laminage à chaud, traitées thermiquement ou non, d'une largeur variant de 80 pouces ( $\pm 2,030$ mm) à 152 pouces ( $\pm 3,860$ mm) inclusivement, et d'une épaisseur variant de 0,375 pouce ( $\pm 9,525$ mm) à 4 pouces ( $\pm 101,6$ mm) inclusivement, avec les écarts positifs ou négatifs que les normes pertinentes autorisent pour chaque dimension. Il est entendu que ces restrictions dimensionnelles s'appliquent aux tôles d'acier qui contiennent de l'acier allié en quantité supérieure aux normes reconnues de l'industrie, à condition que l'acier ne réponde pas aux normes reconnues de l'industrie pour une nuance spécifique de tôle d'acier allié.  Les marchandises suivantes sont exclues : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les tôles en bobines,</li> <li>• les tôles dont la surface présente par intervalles réguliers un motif laminé en relief (aussi appelées « tôles de plancher »).</li> </ul>	Période 1 : la période d'un an qui commence à la date d'entrée en vigueur de l'article 1 du présent décret  Période 2 : la période d'un an qui commence le lendemain du jour où se termine la période 1  Période 3 : la période de cent soixante-cinq jours qui commence le lendemain du jour où se termine la période 2	100 000  110 000  54 699	20 %  15 %  10 %
2	Fil en acier inoxydable	Fils ronds en acier inoxydable étirés à froid, et étirés à froid et recuits, d'un diamètre transversal maximal de 0,256 pouce (6,50 mm); et fils profilés en acier inoxydable étirés à froid, et étirés à froid et recuits, d'une aire transversale maximale de 0,031 pied carré (0,787 mm carré).	Période 1 : la période d'un an qui commence à la date d'entrée en vigueur de l'article 1 du présent décret  Période 2 : la période d'un an qui commence le lendemain du jour où se termine la période 1  Période 3 : la période de cent soixante-cinq jours qui commence le lendemain du jour où se termine la période 2	2 800  3 080  1 532	25 %  15 %  5 %

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the orders.)***Issues**

In October 2018, following the imposition of provisional safeguards, the Government of Canada directed the Canadian International Trade Tribunal (CITT) to conduct an inquiry into whether imports of seven steel product categories have caused, or threaten to cause, serious injury to Canadian steel producers.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION***(Le présent résumé ne fait pas partie des décrets.)***Enjeux**

En octobre 2018, à la suite de l'imposition de mesures de sauvegarde provisoires, le gouvernement du Canada a ordonné au Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) de mener une enquête sur la question de savoir si les importations de sept catégories de produits d'acier ont causé, ou risquent de causer, un dommage grave aux producteurs d'acier canadiens.

On April 3, 2019, the CITT issued its findings that increased imports of heavy plate and stainless steel wire are threatening to cause serious injury to Canadian producers of those goods. Therefore, the CITT recommended the imposition of final safeguard measures in order to remedy the threat of serious injury caused by imports of those products.

## Background

Global safeguards are trade measures that may be imposed, pursuant to the World Trade Organization (WTO) Agreement on Safeguards, to address situations where an increase in imports is causing, or threatening to cause, serious injury to domestic producers of like goods. Unlike anti-dumping and countervailing duties, global safeguards address injury caused by fairly traded goods (i.e. not dumped or unfairly subsidized). They apply to all sources of imports, unless obligations under free trade agreements provide an exclusion for trading partners from global safeguard measures.

In Canada, global safeguard measures are imposed pursuant to the *Customs Tariff* by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, if there is evidence that an increase in imports has caused, or threatens to cause, serious injury to domestic producers. Final safeguards may be imposed on the basis of an inquiry conducted by the CITT pursuant to the *Canadian International Trade Tribunal Act* that finds that goods are being imported in such conditions to cause or threaten serious injury to domestic producers.

On October 11, 2018, the Government announced the imposition of provisional safeguards on steel products in seven product categories, effective October 25, 2018, through the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*.<sup>1</sup> The steel product categories subject to provisional safeguards include heavy plate, concrete reinforcing bar (rebar), energy tubulars, hot-rolled sheet, pre-painted steel, stainless steel wire and wire rod. At the same time, the Government also directed the CITT to inquire into whether longer-term final safeguards were warranted and, if so, to recommend appropriate remedies to the Government.

Le 3 avril 2019, le TCCE a publié ses conclusions selon lesquelles l'augmentation des importations de tôles lourdes et de fils d'acier inoxydable menace de causer un dommage grave aux producteurs canadiens de ces produits. À ce titre, le TCCE a recommandé l'imposition de mesures de sauvegarde définitives pour remédier à la menace de dommage grave causée par les importations de ces produits.

## Contexte

Les mesures de sauvegarde globales sont des mesures commerciales qui peuvent être imposées en vertu de l'Accord sur les sauvegardes de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC), afin de répondre à des situations où une augmentation des importations cause, ou menace de causer, un dommage grave aux producteurs nationaux de produits similaires. Contrairement aux droits antidumping ou aux droits compensateurs, les mesures de sauvegarde globales visent à remédier au dommage causé par des marchandises faisant l'objet de commerce équitable (c'est-à-dire qui ne font pas l'objet de dumping ou de subventions inéquitables). Elles s'appliquent à toutes les sources d'importations, à moins que des obligations en vertu d'accords de libre-échange prévoient une exclusion pour certains partenaires commerciaux.

Au Canada, des mesures de sauvegarde globales peuvent être imposées conformément au *Tarif des douanes* par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Finances, s'il y a des preuves qu'une augmentation des importations a causé, ou menace de causer, un dommage grave aux producteurs nationaux. Des mesures de sauvegarde définitives peuvent être imposées sur le fondement d'une enquête menée par le TCCE en vertu de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, qui conclut que les marchandises sont importées dans des conditions telles qu'elles causent ou menacent de causer un dommage grave à des producteurs nationaux.

Le 11 octobre 2018, le gouvernement a annoncé l'imposition de mesures de sauvegarde provisoires sur sept catégories de produits de l'acier, en vigueur à compter du 25 octobre 2018 (voir le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*<sup>1</sup>). Les catégories de produits de l'acier couvertes par les mesures de sauvegarde provisoires comprennent les tôles lourdes, les barres d'armature pour béton, les produits tubulaires pour le secteur de l'énergie, les tôles laminées à chaud, l'acier prépeint, les fils en acier inoxydable et les fils machine. Au même moment, le gouvernement a également ordonné au TCCE d'enquêter sur la question de savoir si des mesures de sauvegarde définitives à long terme sont justifiées et, le cas échéant, de recommander des mesures de réparation appropriées au gouvernement.

<sup>1</sup> SOR/2018-206

<sup>1</sup> DORS/2018-206



In accordance with the terms of reference issued by the Governor in Council, the CITT issued its findings and recommendations on April 3, 2019. The CITT's inquiry concluded that

- final safeguards are not warranted on imports of rebar, energy tubular products, hot-rolled sheet, pre-painted steel and wire rod; and
- final safeguards are warranted on imports of heavy plate and stainless steel wire.

Therefore, the CITT recommended the imposition of a remedy, in the form of tariff-rate quotas (TRQ) over a three-year period, on imports of heavy plate and stainless steel wire other than goods originating in the United States, Mexico, Chile, Israel and another Canada-Israel Free Trade Agreement (CIFTA) beneficiary, Korea, Panama, Peru, Colombia, Honduras, and countries whose goods are eligible for treatment under the General Preferential Tariff. The TRQs recommended by the CITT are progressively liberalized each year.

The CITT also recommended that the Government consider alternative methods of quota allocation, other than a first-come, first-served approach, in order to give importers more certainty on their imports.

For product categories on which the CITT has recommended the imposition of final safeguards, the Government has discretion to impose final safeguards as recommended by the CITT, to impose final safeguards in a modified form, or not to impose final safeguards.

### **Objective**

The objective of these two orders is to implement the recommendations of the CITT in order to remedy the threat of serious injury to domestic producers of heavy plate and stainless steel wire caused by increased imports.

### **Description**

*Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards)*

The *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards)* [the Surtax Order] amends the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* in order to impose a surtax on the importation of heavy plate and

Dans le cadre de son mandat, tel qu'il est défini par le gouverneur en conseil, le TCCE a publié ses conclusions et ses recommandations le 3 avril 2019. L'enquête du TCCE est arrivée aux conclusions suivantes :

- Des mesures de sauvegarde définitives ne sont pas justifiées pour les importations de barres d'armature, des produits tubulaires pour le secteur de l'énergie, des tôles laminées à chaud, de l'acier prépeint et du fil machine.
- Des mesures de sauvegarde définitives sont justifiées pour les importations de tôles lourdes et de fil en acier inoxydable.

Par conséquent, le TCCE a recommandé l'imposition d'une mesure de réparation, sous forme de contingents tarifaires (CT) sur une période de trois ans, sur les importations de tôles lourdes et de fils d'acier inoxydable, à l'exception des produits provenant des États-Unis, du Mexique, du Chili, d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'Accord de libre-échange Canada-Israël (ALÉCI), de la Corée, du Panama, du Pérou, de Colombie, du Honduras, et des pays bénéficiant du tarif de préférence général. Les CT recommandés par le TCCE sont progressivement libéralisés chaque année.

Le TCCE a également recommandé que le gouvernement envisage d'autres méthodes d'attribution des contingents tarifaires que l'approche du premier arrivé, premier servi, afin que les importateurs aient davantage de certitude concernant leurs importations.

Pour les catégories de produits sur lesquels le TCCE a recommandé l'imposition de mesures de sauvegarde définitives, le gouvernement a le pouvoir discrétionnaire d'imposer les mesures de sauvegarde définitives recommandées par le TCCE, d'imposer des mesures de sauvegarde définitives sous une forme modifiée, ou de ne pas imposer de mesures de sauvegarde définitives.

### **Objectif**

Mettre en œuvre les recommandations du TCCE afin de remédier à la menace de dommage grave aux producteurs nationaux de tôles lourdes et de fil d'acier inoxydable causée par l'augmentation des importations.

### **Description**

*Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives)*

Le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives)* [le Décret sur la surtaxe] modifie le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* afin d'imposer une surtaxe sur

stainless steel wire that exceed the volume determined by the CITT to be non-injurious to domestic producers.

The following trading partners are excluded from the application of final safeguards: the United States, Mexico, Chile, Israel or another CIFTA beneficiary, Korea, Colombia, Peru, Panama and countries benefitting under the General Preferential Tariff (including Honduras).

The volume of the surtax-free quota and the surtax rate for imports exceeding the quota in each period of the final safeguard is as follows:

Heavy Plate			
Year	Duration	Quota Volume (tonnes)	Over-Quota Surtax (%)
1	366 days	100 000	20
2	365 days	110 000	15
3	165 days	54 699	10

Stainless Steel Wire			
Year	Duration	Quota Volume (tonnes)	Over-Quota Surtax (%)
1	366 days	2 800	25
2	365 days	3 080	15
3	165 days	1 532	5

The final safeguard is identical to what was recommended by the CITT, with one exception. Under WTO rules and domestic law, safeguard measures that exceed three years (including any provisional safeguards) are required to undergo a mid-term review, which could lead to a premature termination of the final safeguards. By limiting the aggregate duration of the safeguard measure to three years, such a mid-term review would not be necessary. As a result, the duration of the final safeguard measure in the third year is reduced to 165 days, and the surtax-free quota for that year has been prorated accordingly.

In order for subject goods imported into Canada to benefit from the surtax-free quota, a valid shipment-specific import permit in respect of item 82 of the *Import Control List* must be presented at the time of final accounting. Steel goods subject to final safeguards are listed as item 82 on the *Import Control List* in order to allow the Government to track the volume of subject imports into Canada

l'importation de tôles lourdes et de fil d'acier inoxydable qui dépassent le volume déterminé par le TCCE comme ne causant pas de dommage aux producteurs nationaux.

Les partenaires commerciaux suivants sont exclus de l'application des mesures de sauvegarde définitives : les États-Unis, le Mexique, le Chili, Israël ou un autre bénéficiaire de l'ALÉCI, la Corée, la Colombie, le Pérou, le Panama et les pays bénéficiant du tarif de préférence général (y compris le Honduras).

Le volume des contingents exempts de la surtaxe et les taux de la surtaxe pour les importations dépassant le contingent, au cours de chaque période de la mesure de sauvegarde définitive, sont les suivants :

Tôles lourdes			
Année	Durée	Volume du contingent (en tonnes)	Surtaxe pour les importations dépassant le contingent (%)
1	366 jours	100 000	20
2	365 jours	110 000	15
3	165 jours	54 699	10

Fils en acier inoxydable			
Année	Durée	Volume du contingent (en tonnes)	Surtaxe pour les importations dépassant le contingent (%)
1	366 jours	2 800	25
2	365 jours	3 080	15
3	165 jours	1 532	5

La mesure de sauvegarde définitive est identique à ce qui a été recommandé par le TCCE, à une exception près. En vertu des règles de l'OMC et du droit interne, les mesures de sauvegarde qui dépassent trois ans (y compris toute mesure de sauvegarde provisoire) doivent faire l'objet d'un examen à mi-parcours, qui pourrait conduire à la levée prématurée des sauvegardes définitives. En limitant la durée totale de la mesure de sauvegarde à trois ans, ce type d'examen n'est pas nécessaire. À ce titre, la durée de la mesure de sauvegarde définitive dans la troisième année est réduite à 165 jours, et le contingent exempt de la surtaxe pour cette année-là a été calculé au prorata.

Afin que les marchandises en question importées au Canada bénéficient des contingents exempts de surtaxe, une licence d'importation spécifique à l'expédition, obtenue sous l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* doit être présentée au moment de la déclaration en détail. Les produits de l'acier soumis aux sauvegardes définitives sont énumérés à l'article 82 de la

to ensure that they do not exceed the quantities specified in the Surtax Order.

### *Order Amending the Import Control List*

The *Order Amending the Import Control List* (the ICL Order) amends item 82 of the *Import Control List* to align the scope of that item with the steel products subject to final safeguards (i.e. heavy plate and stainless steel wire). This amendment is required to facilitate the administration of the TRQ established in the Surtax Order.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

The purpose of referring the matter of final safeguards to the CITT for inquiry was to allow the Government to be informed by the impartial and independent advice rendered by the CITT following a transparent inquiry.

In this regard, the CITT's findings and recommendations followed a 175-day inquiry that involved 119 participants, including domestic producers, trade unions, importers, downstream users, foreign producers, provincial governments, and foreign governments. The evidence underpinning the CITT's analysis was based on 327 questionnaire responses submitted by domestic producers, importers and foreign producers of the steel goods subject to the inquiry, which provided the CITT with access to confidential trade and financial information. As well, public hearings, which included public and confidential testimony by witnesses, were held by the CITT in January 2019.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

Constitutional and modern treaty obligations were considered and none have been identified.

### *Instrument choice*

Section 55 of the *Customs Tariff* provides that the Governor in Council may, by order, impose safeguard measures on the recommendation of the Minister of Finance. In addition, pursuant to paragraph 56(1)(b) of the *Customs Tariff*, the Governor in Council may amend an order imposing safeguards at any time, on the recommendation of the Minister of Finance.

*Liste des marchandises d'importation contrôlée* en vue de permettre au gouvernement de suivre le volume des importations en cause au Canada, afin de s'assurer qu'elles ne dépassent pas les quantités spécifiées dans le Décret sur la surtaxe.

### *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée* (le Décret de la LMIC) modifie l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* pour harmoniser sa portée aux produits d'acier qui font l'objet des mesures de sauvegarde définitives (soient les tôles lourdes et le fil d'acier inoxydable). Cette modification est nécessaire pour faciliter l'administration du CT établi dans le Décret sur la surtaxe.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

L'objectif de renvoyer la question des mesures de sauvegarde définitives au TCCE pour enquête était de permettre au gouvernement d'être éclairé par l'avis impartial et indépendant du TCCE faisant suite à une enquête transparente.

À cet égard, les conclusions et les recommandations du CITT ont fait suite à une enquête de 175 jours qui a compté sur 119 participants, notamment des producteurs nationaux, des syndicats, des importateurs, des utilisateurs d'acier, des producteurs étrangers, des gouvernements provinciaux et des gouvernements étrangers. L'analyse du TCCE s'est appuyée sur des éléments de preuve tirés des 327 réponses au questionnaire du CITT, reçues de la part de producteurs nationaux, d'importateurs et de producteurs étrangers de produits de l'acier couverts par l'enquête, ce qui a fourni au TCCE des renseignements commerciaux et financiers confidentiels. De même, des audiences publiques, notamment des témoignages publics et confidentiels, ont été menées par le TCCE en janvier 2019.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Les obligations constitutionnelles et découlant des traités modernes ont été examinées et aucune n'a été relevée.

### *Choix de l'instrument*

L'article 55 du *Tarif des douanes* précise que le gouverneur en conseil peut, par décret, imposer des mesures de sauvegarde sur recommandation du ministre des Finances. De plus, conformément à l'alinéa 56(1)b) du *Tarif des douanes*, le gouverneur en conseil peut modifier un décret imposant des mesures de sauvegarde à tout moment, sur recommandation du ministre des Finances.

Section 6 of the *Export and Import Permits Act* provides the authority for the Governor in Council to amend the *Import Control List*.

## Regulatory analysis

### *Costs and benefits*

In October 2018, the Government asked the CITT to inquire into whether imports of seven steel products may cause harm to Canadian steel workers and producers. At the same time, the Government imposed provisional safeguards for 200 days in order to stabilize the Canadian steel market while the CITT conducted its inquiry.

In this context, the orders implement the CITT's recommendations that final safeguards are warranted on imports of heavy plate and stainless steel wire from subject countries. As recommended by the CITT, the TRQs established by the orders balance the interests of domestic producers and downstream users of heavy plate and stainless steel wire. Specifically, the TRQ volumes and over-quota surtax rates are intended to remove the threat of serious injury to the domestic producers from increased imports, while, at the same time, minimizing the costs to the Canadian economy.

Similar to the administration of the provisional safeguards, businesses wishing to import heavy plate or stainless steel wire without paying surtaxes may do so by obtaining a shipment-specific import permit from Global Affairs Canada (GAC). Although there are costs associated with permit fees and customs brokerage fees, ranging from \$10 to \$31 per permit, as prescribed under the *Export and Import Permits and Certificates Fees Order* (SOR/95-245), the surtax savings to importers will far outweigh the costs associated with obtaining import permits. The permit and customs brokerage fees are not incremental to the fees for obtaining a shipment-specific import permit during the provisional safeguard period.

In response to concerns raised regarding the administration of provisional safeguards, and in line with the CITT's recommendation, the Government intends to administer the final safeguard TRQs through importer-specific allocation of quotas. This approach will further minimize the impact on importers and downstream users of heavy plate and stainless steel wire.

L'article 6 de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* donne le pouvoir au gouverneur en conseil de modifier la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*.

## Analyse de la réglementation

### *Coûts et avantages*

En octobre 2018, le gouvernement a demandé au TCCE de mener une enquête afin de déterminer si les importations accrues de sept catégories de produits d'acier pouvaient causer des dommages aux travailleurs et aux producteurs canadiens de l'acier. En même temps, le gouvernement a imposé des mesures provisoires de sauvegarde pour 200 jours afin de stabiliser le marché de l'acier canadien pendant que le TCCE menait son enquête.

Dans ce contexte, les décrets mettent en œuvre les recommandations du TCCE selon lesquelles les mesures de sauvegarde définitives sont justifiées sur les importations de tôles lourdes et de fil d'acier inoxydable des pays visés. Suivant la recommandation du TCCE, les CT établis par les décrets équilibrent les intérêts des producteurs nationaux et des utilisateurs de tôles lourdes et de fil d'acier inoxydable. Plus précisément, les volumes des CT et les taux de surtaxe sur les importations dépassant le contingent ont pour objectif de supprimer la menace de dommage grave aux producteurs nationaux causée par l'augmentation des importations, tout en minimisant en même temps les impacts sur l'économie canadienne.

Comme pour l'administration des mesures de sauvegarde provisoires, les entreprises qui souhaitent importer des tôles lourdes ou du fil d'acier inoxydable sans payer de surtaxe peuvent le faire en obtenant une licence d'importation spécifique à l'expédition d'Affaires mondiales Canada (AMC). Bien qu'il y ait des coûts liés aux frais de licence et aux frais de courtiers en douane, allant de 10 \$ à 31 \$ par licence, conformément à l'*Arrêté sur les prix des licences et des certificats en matière d'importation et d'exportation* (DORS/95-245), les économies de surtaxe pour les importateurs dépasseront amplement les coûts liés à l'obtention des licences d'importation. Les frais de licence et de courtage en douane ne s'ajoutent pas aux frais d'obtention d'une licence d'importation spécifique à l'expédition pendant la période de sauvegarde provisoire.

En réponse aux préoccupations soulevées concernant l'administration des mesures de sauvegarde provisoires, et conformément à la recommandation du TCCE, le gouvernement a l'intention d'administrer les CT des mesures de sauvegarde définitives au moyen de l'attribution de contingents spécifiques à l'importateur. Cette approche minimisera davantage les répercussions sur les importateurs et les utilisateurs de tôles lourdes et de fil d'acier inoxydable.

### *Small business lens*

No costs are imposed on small businesses as a result of the Surtax Order and the ICL Order.

### *“One-for-One” Rule*

The “One-for-One” Rule does not apply to the Surtax Order and ICL Order, since they do not result in any change in the administrative burden for Canadian businesses. Under the provisional safeguards, importers seeking to import subject goods on a surtax-free basis are required to present a shipment-specific import permit issued by GAC at the time of final accounting. This requirement is maintained for the final safeguards imposed by the orders.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The orders are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

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

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

The Canada Border Services Agency (CBSA) and GAC will be responsible for administering the Surtax Order. The CBSA is responsible for administering the *Customs Tariff* and related regulations. GAC is responsible for administering the import permits regime, under the *Export and Import Permits Act*, including the issuance of import permits and import quota allocations.

In the course of administering the Surtax Order, the CBSA and GAC will provide administrative guidance to the importing community through the issuance of Customs Notices and Notices to Importers, respectively.

### *Lentille des petites entreprises*

Aucun coût n'est imposé aux petites entreprises à la suite du Décret sur la surtaxe et du Décret de la LMIC.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Décret de la surtaxe ni au Décret de la LMIC, puisque ces décrets n'ont aucune incidence sur le fardeau administratif des entreprises canadiennes. Sous les mesures de sauvegarde provisoires, les importateurs désirant importer les marchandises en question sans payer de surtaxe devaient présenter une licence d'importation spécifique à l'expédition délivrée par AMC au moment de la déclaration en détail. Cette exigence est maintenue pour les mesures de sauvegardes définitives imposées par ces décrets.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Aucun des décrets n'est lié à un plan de travail ni à un engagement établi dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure que les décrets n'auraient pas de répercussions positives ou négatives sur l'environnement. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'effectuer une évaluation environnementale stratégique.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Les présents décrets n'ont aucune incidence connue liée à une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

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

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et AMC seront responsables d'administrer le Décret sur la surtaxe. L'ASFC est responsable de l'administration du *Tarif des douanes* et des règlements connexes. AMC est responsable de l'administration du régime des licences d'importation, en vertu de la *Loi sur les licences d'importation et d'exportation*, y compris la délivrance de permis d'importation et l'attribution de contingents d'importation.

Dans le cadre de l'administration du Décret sur la surtaxe, l'ASFC et AMC fourniront de l'information administrative supplémentaire à la communauté des importateurs au moyen de la publication d'un Avis des douanes et d'un Avis aux importateurs, respectivement.

**Contacts**

Alan Ho  
International Trade Policy Division  
Department of Finance Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-4022

Gregory Cederwall  
Trade and Export Controls Bureau  
Global Affairs Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-4359

**Personnes-ressources**

Alan Ho  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-4022

Gregory Cederwall  
Département de la réglementation commerciale et des  
contrôles à l'exportation  
Affaires mondiales Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-4359

Registration  
SOR/2019-128 May 9, 2019

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

P.C. 2019-475 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 6<sup>a</sup> of the *Export and Import Permits Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending the Import Control List*.

### Order Amending the Import Control List

## Amendment

**1** The portion of section 82 of the *Import Control List*<sup>1</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:

**82** Steel goods classified under tariff items 7208.51.00.10, 7208.51.00.93, 7208.51.00.94, 7208.51.00.95, 7208.52.00.10, 7208.52.00.93, 7208.52.00.96, 7223.00.00.10 and 7223.00.00.20 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

## Coming into Force

**2** This Order comes into force on May 13, 2019 or, if it is later, on the day on which the *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards)* comes into force.

**N.B.** The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 1896](#), following SOR/2019-127.

Enregistrement  
DORS/2019-128 Le 9 mai 2019

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

C.P. 2019-475 Le 9 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 6<sup>a</sup> de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*, ci-après.

### Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée

## Modification

**1** Le passage de l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*<sup>1</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

**82** Les produits en acier classés aux numéros tarifaires 7208.51.00.10, 7208.51.00.93, 7208.51.00.94, 7208.51.00.95, 7208.52.00.10, 7208.52.00.93, 7208.52.00.96, 7223.00.00.10 et 7223.00.00.20 de la liste des dispositions tarifaires figurant à l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

## Entrée en vigueur

**2** Le présent décret entre en vigueur le 13 mai 2019 ou, si elle est postérieure, à la date d'entrée en vigueur du *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives)*.

**N.B.** Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la [page 1896](#), à la suite du DORS/2019-127.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 28, s. 3

<sup>b</sup> R.S., c. E-19

<sup>1</sup> C.R.C., c. 604; SOR/89-251, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 28, art. 3

<sup>b</sup> L.R., ch. E-19

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 604; DORS/89-251, art. 1

Registration  
SOR/2019-129 May 9, 2019

#### CUSTOMS TARIFF

P.C. 2019-477 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 58 of the *Customs Tariff*<sup>a</sup>, makes the annexed *Surtax on the Importation of Certain Steel Goods Refund Order*.

### Surtax on the Importation of Certain Steel Goods Refund Order

#### Refund

**1 (1)** A refund is granted of a surtax paid under the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*, as it read on April 28, 2019, in respect of goods of the following classes of goods, as set out in column 1 of Schedule 1 to that Order:

- (a) classes of goods 2 to 5 and 7 for goods originating in all countries; and
- (b) classes of goods 1 and 6 for goods originating in Colombia, Korea, Panama and Peru.

#### Non-application

**(2)** The refund referred to in subsection (1) is granted of the surtax, or portion of the surtax, for which no other claim for relief has been granted under the *Customs Tariff*.

#### Coming into force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

#### Issues

On October 11, 2018, the Government of Canada announced the imposition of provisional safeguard surtaxes on seven categories of steel goods, effective October 25, 2018, through the *Order Imposing a Surtax on the*

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

Enregistrement  
DORS/2019-129 Le 9 mai 2019

#### TARIF DES DOUANES

C.P. 2019-477 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 58 du *Tarif des douanes*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remboursement de la surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*, ci-après.

### Décret de remboursement de la surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier

#### Remboursement

**1 (1)** Remboursement est accordé de la surtaxe payée aux termes du *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*, dans sa version au 28 avril 2019, à l'égard des marchandises figurant sous les catégories de produits ci-dessous prévues à la colonne 1 de l'annexe 1 de ce décret :

- a) les marchandises des catégories 2 à 5 et 7 originaires de tous pays;
- b) les marchandises des catégories 1 et 6 originaires de la Colombie, de la Corée, du Panama et du Pérou.

#### Non-application

**(2)** Le remboursement visé au paragraphe (1) est accordé pour la surtaxe ou la portion de la surtaxe pour laquelle aucune autre forme d'exonération n'a été accordée en vertu du *Tarif des douanes*.

#### Entrée en vigueur

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

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

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

#### Enjeux

Le 11 octobre 2018, le gouvernement du Canada a annoncé l'imposition de mesures de sauvegarde provisoires visant l'importation de sept catégories de marchandises de l'acier, à compter du 25 octobre 2018, par le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits*

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36



*Importation of Certain Steel Goods*<sup>1</sup> (hereafter referred to as the “Provisional Surtax Order”). The categories of steel goods subject to provisional safeguards included heavy plate, concrete reinforcing bar (rebar), energy tubulars, hot-rolled sheet, pre-painted steel, stainless steel wire and wire rod. At the same time, the Government directed the Canadian International Trade Tribunal (CITT) to inquire into whether longer-term final safeguards were warranted and, if so, to recommend appropriate remedies to the Government.

Under the World Trade Organization (WTO) Agreement on Safeguards, provisional safeguard surtaxes must be refunded if an investigation into the matter determines that final safeguard measures are not warranted. Section 58 of the *Customs Tariff* provides the authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, to refund provisional safeguard surtaxes where necessary.

On April 3, 2019, the CITT submitted its report to the Governor in Council. The CITT determined that final safeguards are warranted on imports of heavy plate and stainless steel wire. In making its remedy recommendation, the CITT further recommended that imports from certain trading partners be excluded from the scope of the final safeguards. Additionally, it determined that final safeguards are not warranted on imports of rebar, energy tubular products, hot-rolled sheet, pre-painted steel and wire rod.

In light of the CITT report, the *Surtax on the Importation of Certain Steel Goods Refund Order* (Safeguard Surtax Refund Order) refunds provisional safeguard surtaxes in respect of goods for which the CITT recommended that no final safeguard measures be imposed.

### **Objective**

The objective of this Order is to refund provisional safeguard surtaxes collected under the Provisional Surtax Order, on goods for which the CITT recommended that no final safeguard measures be imposed.

### **Description**

Pursuant to section 58 of the *Customs Tariff*, the Safeguard Surtax Refund Order provides refunds for provisional safeguard surtaxes paid on imports of rebar, energy tubular products, hot-rolled sheet, pre-painted steel and

*de l'acier*<sup>1</sup> (Décret imposant une surtaxe provisoire). Les catégories de marchandises de l'acier qui font l'objet des mesures de sauvegarde provisoires sont les suivantes : tôles lourdes, barres d'armature pour béton, produits tubulaires pour le secteur de l'énergie, tôles minces laminées à chaud, acier prépeint, fil en acier inoxydable et fil machine. Au même moment, le gouvernement a demandé au Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) de mener une enquête afin de déterminer si des mesures de sauvegarde à plus long terme étaient justifiées et, le cas échéant, de recommander au gouvernement des mesures appropriées.

En vertu de l'Accord sur les sauvegardes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les surtaxes imposées par le biais de mesures de sauvegarde provisoires doivent être remboursées si une enquête détermine que des mesures de sauvegarde définitives ne sont pas justifiées. L'article 58 du *Tarif des douanes* prévoit que le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre des Finances, rembourser la surtaxe de sauvegarde provisoire perçue, au besoin.

Le 3 avril 2019, le TCCE a déposé son rapport au gouverneur en conseil. Le TCCE a déterminé que des mesures de sauvegarde définitives sont justifiées sur les importations de tôles lourdes et de fil en acier inoxydable. Le TCCE a également recommandé que les importations originaires de certains partenaires commerciaux soient exclues de la portée des mesures de sauvegarde définitives. De plus, le TCCE a déterminé que des mesures de sauvegarde définitives ne sont pas justifiées en ce qui concerne les importations de barres d'armature pour béton, de produits tubulaires pour le secteur de l'énergie, de tôles minces laminées à chaud, d'acier prépeint et de fil machine.

À la lumière du rapport du TCCE, le *Décret de remboursement de la surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* (Décret de remboursement de la surtaxe de sauvegarde) rembourse la surtaxe provisoire payée sur les importations pour lesquelles le TCCE n'a pas recommandé l'imposition de mesures de sauvegarde définitives.

### **Objectif**

L'objectif de ce décret est de rembourser la surtaxe imposée en vertu du Décret imposant une surtaxe provisoire, sur les marchandises pour lesquelles le TCCE a recommandé qu'aucune mesure de sauvegarde définitive ne soit imposée.

### **Description**

En vertu de l'article 58 du *Tarif des douanes*, le Décret de remboursement de la surtaxe de sauvegarde prévoit le remboursement des mesures de sauvegarde provisoires perçues pour l'importation de barres d'armature pour

<sup>1</sup> SOR/2018-206

<sup>1</sup> DORS/2018-206

wire rod, as well as imports of heavy plate and stainless steel wire from Korea, Panama, Peru and Colombia specifically. The description of those products can be found in the schedule to the Provisional Surtax Order.

Refunds are granted for such goods that have been imported on or after October 25, 2018, for which surtaxes have been collected under the Provisional Surtax Order, provided that no other relief of the surtax has been granted.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

Public consultations were held in August 2018 on the possibility of imposing provisional safeguard surtaxes on seven classes of steel goods. All interested parties have also been able to participate in the enquiry conducted by the CITT on whether final safeguards were warranted on imports of those seven classes of goods.

While the issue of refunds was not raised in those processes, providing refunds for provisional safeguard surtaxes collected on products for which the CITT has determined no final safeguards are warranted is an obligation under the WTO. For this reason, no consultations on the Safeguard Surtax Refund Order have been undertaken, and this Order was not prepublished.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The Order does not impact Indigenous peoples' rights and interests.

### *Instrument choice*

Section 58 of the *Customs Tariff* provides the authority for the Governor in Council to refund provisional safeguard surtaxes on the recommendation of the Minister of Finance.

## **Regulatory analysis**

### *Costs and benefits*

Refunds are provided for provisional safeguard surtaxes paid on goods for which no final safeguard measures are imposed and provide relief to importers who have paid the surtax on such goods, in accordance with Canada's WTO obligations. The amount to be refunded will depend on the amount of provisional safeguard duties collected on the products covered. It is currently estimated at around \$5.3 million.

béton, de produits tubulaires pour le secteur de l'énergie, de tôles minces laminées à chaud, d'acier prépeint et de fil machine, ainsi que pour l'importation de tôles lourdes et de fil en acier inoxydable originaire de la Corée, du Panama, du Pérou et de la Colombie. La description de ces produits se trouve dans l'annexe du Décret imposant une surtaxe provisoire.

Le remboursement est accordé pour les marchandises qui ont été importées le 25 octobre 2018, ou après, pour lesquelles des surtaxes ont été perçues en vertu du Décret imposant une surtaxe provisoire, pourvu qu'aucun autre remboursement de la surtaxe n'ait été accordé.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Des consultations publiques se sont déroulées en août 2018 sur la possibilité d'imposer des mesures de sauvegarde provisoires sur sept catégories de marchandises de l'acier. Toutes les parties intéressées ont également pu participer à l'enquête effectuée par le TCCE sur la nécessité d'imposer des mesures de sauvegarde sur l'importation de ces sept catégories de marchandises.

Bien que la question du remboursement n'ait pas été soulevée dans le cadre de ces processus, le remboursement de la surtaxe de sauvegarde provisoire, perçue sur des produits pour lesquels TCCE a déterminé que des mesures de sauvegarde définitives ne sont pas justifiées, est obligatoire dans le cadre de l'OMC.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le Décret ne touche pas les droits et les intérêts des peuples autochtones.

### *Choix de l'instrument*

L'article 58 du *Tarif des douanes* donne au gouverneur en conseil l'autorité de rembourser la surtaxe de sauvegarde provisoire, sur recommandation du ministre des Finances.

## **Analyse de la réglementation**

### *Coûts et avantages*

Les remboursements sont prévus pour les surtaxes de sauvegarde provisoires payées sur des marchandises pour lesquelles aucune mesure de sauvegarde définitive n'est imposée, et pour fournir une exonération des droits aux importateurs ayant payé la surtaxe sur ces marchandises, conformément aux obligations du Canada à l'OMC. Le montant qui sera remboursé dépendra du montant des droits de sauvegarde provisoire perçus sur les

The costs for the Government associated with administering the refunds are expected to be minimal and will be managed within existing resources, as the Canada Border Services Agency (CBSA) will assess transactions for which surtaxes have been paid and process refunds. No incremental costs to businesses are anticipated because any business that has paid provisional safeguard surtaxes will not need to submit an application in order to receive a refund. While this Order does not require the provision of documents, in exceptional cases, importers may be asked to provide additional information to the CBSA to clarify eligibility for refunds, or the amount of surtaxes paid.

#### *Small business lens*

The small business lens does not apply to this Order, as it would not impose any costs on small businesses. Businesses that have paid provisional surtaxes will not need to make a claim in order to obtain a refund.

#### *“One-for-One” Rule*

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it would not impose new administrative burden on businesses, nor remove any existing administrative requirements. Businesses that have paid provisional surtaxes upon importation of goods covered by this Order will not need to make a claim in order to obtain a refund.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

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

#### *Strategic environmental assessment*

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

#### *Gender-based analysis plus*

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

marchandises visées. Il est actuellement estimé à environ 5,3 millions de dollars.

Les coûts anticipés pour le gouvernement, liés à l'administration des remboursements, sont minimes et seront couverts avec des ressources existantes, puisque l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) évaluera les transactions pour lesquelles des surtaxes ont été payées et procédera à leur remboursement. Aucun coût supplémentaire n'est anticipé pour les entreprises, dans la mesure où toute entreprise ayant payé des surtaxes de sauvegarde provisoires n'aura pas à soumettre de demande pour recevoir un remboursement. Bien que ce décret n'exige pas de fournir des documents, dans des cas exceptionnels, les importateurs pourraient être invités à fournir des informations supplémentaires à l'ASFC afin de clarifier l'admissibilité aux remboursements ou le montant des surtaxes payé.

#### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Décret, étant donné qu'il n'y a pas de coûts pour les petites entreprises. Les entreprises qui ont payé la surtaxe de sauvegarde provisoire n'auront pas à faire de demande pour obtenir un remboursement.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Décret en question, étant donné qu'il n'impose pas de nouveaux frais administratifs aux entreprises et ne supprime pas d'exigence administrative existante. Les entreprises qui ont payé la surtaxe de sauvegarde provisoire sur l'importation de marchandises décrites dans le Décret n'auront pas à faire de demande pour obtenir un remboursement.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ce décret n'est pas lié à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération sur la réglementation.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a conclu que la modification du Décret n'aura aucun impact environnemental positif ou négatif; par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun impact de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été déterminé pour le Décret.

**Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The CBSA is responsible for administering the *Customs Tariff* and its regulations, including the provision of refunds. The CBSA will assess all transactions for which provisional safeguard surtaxes have been paid and process refunds pursuant to this Order. In doing so, its existing administrative framework will be leveraged to ensure that costs can be managed within existing resources. Depending on the volume and complexity of transactions for which refunds must be issued, the CBSA strives to achieve a 90-day processing standard.

**Contact**

Léticia Villeneuve  
International Trade Policy Division  
Department of Finance Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-3536

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

L'ASFC est responsable de l'application du *Tarif des douanes* et de ses règlements, y compris les dispositions concernant les remboursements. L'ASFC évaluera toutes les transactions pour lesquelles des surtaxes de sauvegarde provisoires ont été payées, et procédera à leur remboursement en vertu du présent décret. Ce faisant, le cadre administratif existant sera mis à profit afin que les coûts soient gérés à même les ressources existantes. En fonction du volume et de la complexité des transactions pour lesquelles des remboursements doivent être versés, l'ASFC vise une norme de service de 90 jours.

**Personne-ressource**

Léticia Villeneuve  
Division de la politique du commerce international  
Ministère des Finances Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-3536

Registration  
SOR/2019-130 May 10, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-479 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> and paragraphs 7.6(1)(a)<sup>b</sup> and (b)<sup>c</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>d</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)*.

### Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)

## Amendments

**1 Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

***CVR*** or ***cockpit voice recorder*** means a system that uses a combination of microphones and other analog and digital devices to record and retain the aural environment of a cockpit as well as communications to, from and between flight crew members; (*CVR* ou *enregistreur de la parole dans le poste de pilotage*)

***FDR*** or ***flight data recorder*** means a digital device that uses a combination of data providers to collect and record parameters that reflect the state and performance of an aircraft; (*FDR* ou *enregistreur de données de vol*)

**2 The references “Subsection 605.33(1)” to “Subsection 605.34(1)” in column I of Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the**

Enregistrement  
DORS/2019-130 Le 10 mai 2019

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-479 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9<sup>a</sup> et des alinéas 7.6(1)a)<sup>b</sup> et b)<sup>c</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)

## Modifications

**1 Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***CVR*** ou ***enregistreur de la parole dans le poste de pilotage*** Système qui utilise une combinaison de microphones et d’autres dispositifs analogiques et numériques pour enregistrer et conserver l’ambiance sonore du poste de pilotage ainsi que les communications à destination ou en provenance des membres d’équipage de conduite ou échangées entre eux. (*CVR* or *cockpit voice recorder*)

***FDR*** ou ***enregistreur de données de vol*** Dispositif de type numérique qui utilise une combinaison de fournisseurs de données pour recueillir et enregistrer des paramètres reflétant l’état et la performance d’un aéronef. (*FDR* or *flight data recorder*)

**2 Les mentions « Paragraphe 605.33(1) » à « Paragraphe 605.34(1) » figurant dans la colonne 1 de la sous-partie 5 de la partie VI de l’annexe II de la**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.33(2)	3,000	15,000
Subsection 605.33(3)	3,000	15,000
Section 605.33.1	1,000	5,000
Subsection 605.34(2)	3,000	15,000
Subsection 605.34(3)	3,000	15,000
Subsection 605.34(5)	3,000	15,000
Subsection 605.34.1(1)	1,000	5,000
Section 605.34.2	1,000	5,000

**3 Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 605.34.2”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 605.34.3	1,000	5,000

**4 The heading before section 605.33 and sections 605.33 and 605.34 of the Regulations are replaced by the following:**

Flight Data Recorder

**605.33 (1)** This section applies in respect of the following multi-engined turbine-powered aircraft:

- (a) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers, configured for 10 or more passenger seats and manufactured after October 11, 1991;
- (b) an aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers and configured for 20 to 30 passenger seats;
- (c) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of more than 30 passengers; and
- (d) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of cargo only and operated under Subpart 5 of Part VII.

**sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.33(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.33(3)	3 000	15 000
Article 605.33.1	1 000	5 000
Paragraphe 605.34(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34(5)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34.1(1)	1 000	5 000
Article 605.34.2	1 000	5 000

**3 La sous-partie 5 de la partie VI de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 605.34.2 », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 605.34.3	1 000	5 000

**4 L’intertitre précédant l’article 605.33 et les articles 605.33 et 605.34 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Enregistreur de données de vol

**605.33 (1)** Le présent article s’applique aux aéronefs multimoteurs à turbomoteurs suivants :

- (a) l’aéronef à l’égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins, dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus et qui a été construit après le 11 octobre 1991;
- (b) l’avion à l’égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins, dont la configuration prévoit de 20 à 30 sièges passagers;
- (c) l’aéronef à l’égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de plus de 30 passagers;
- (d) l’aéronef à l’égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant uniquement le transport de fret et qui est utilisé en vertu de la sous-partie 5 de la partie VII.

**(2)** Subject to subsection (4), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aircraft unless it is equipped with a flight data recorder that conforms to section 551.100 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.33 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance* of the *General Operating and Flight Rules Standards*.

**(3)** Subject to subsection (4), no person shall operate an aircraft unless the flight data recorder is operated continuously from the start of the take-off until the completion of the landing.

**(4)** Subsections (2) and (3) do not apply in respect of an aircraft without a serviceable flight data recorder if

**(a)** a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list; or

**(b)** a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the following conditions are met:

**(i)** the period during which the aircraft is operated without a serviceable flight data recorder does not exceed 90 days from the day on which the flight data recorder ceased to be serviceable,

**(ii)** aircraft technical records that indicate the date on which the flight data recorder ceased to be serviceable are carried on board the aircraft,

**(iii)** the aircraft is required to be equipped with a cockpit voice recorder under section 605.34, and

**(iv)** the cockpit voice recorder is serviceable.

#### Underwater Locating Device for Flight Data Recorder

**605.33.1** No person shall operate an aircraft that is required to be equipped with a flight data recorder under section 605.33 unless the aircraft is equipped with a serviceable underwater locating device for its flight data recorder that conforms to section 551.100 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

#### Cockpit Voice Recorder

**605.34 (1)** This section applies in respect of a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six

**(2)** Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef, à moins que celui-ci ne soit muni d'un enregistreur de données de vol qui est conforme à l'article 551.100 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.33 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

**(3)** Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que l'enregistreur de données de vol ne fonctionne sans interruption du début du décollage jusqu'à la fin de l'atterrissage.

**(4)** Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas à l'égard de l'aéronef dont l'enregistreur de données de vol n'est pas en état de service si, selon le cas :

**a)** une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

**b)** aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et les conditions suivantes sont réunies :

**(i)** la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de données de vol en état de service ne dépasse pas 90 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de données de vol a cessé d'être en état de service,

**(ii)** les dossiers techniques de l'aéronef indiquant la date à laquelle l'enregistreur de données de vol a cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef,

**(iii)** l'aéronef doit être muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en application de l'article 605.34,

**(iv)** l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est en état de service.

#### Dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de données de vol

**605.33.1** Il est interdit d'utiliser un aéronef à l'égard duquel un enregistreur de données de vol est exigé en application de l'article 605.33, à moins qu'il ne soit muni d'un dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de données de vol en état de service qui est conforme à l'article 551.100 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

#### Enregistreur de la parole dans le poste de pilotage

**605.34 (1)** Le présent article s'applique à l'égard de l'aéronef multimoteur à turbomoteur dont la configuration

or more passenger seats and for which two pilots are required by the aircraft type certificate or by the subpart under which the aircraft is operated.

**(2)** Subject to subsection (4), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aircraft unless the aircraft is equipped with a cockpit voice recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.34 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance* of the *General Operating and Flight Rules Standards*.

**(3)** Subject to subsection (4), no person shall operate an aircraft unless the cockpit voice recorder is operated continuously from the time at which electrical power is first provided to the recorder before the flight to the time at which electrical power is removed from the recorder after the flight.

**(4)** Subsections (2) and (3) do not apply in respect of an aircraft without a serviceable cockpit voice recorder if

**(a)** a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list;

**(b)** a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the following conditions are met:

**(i)** the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 90 days from the day on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable,

**(ii)** aircraft technical records that indicate the date on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable are carried on board the aircraft,

**(iii)** the aircraft is required to be equipped with a flight data recorder under section 605.33, and

**(iv)** the flight data recorder is serviceable; or

**(c)** the operator of the aircraft is authorized to conduct single-pilot operations in an air operator certificate issued under Subpart 3 of Part VII and the following conditions are met:

**(i)** the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 45 days from the day on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable,

**(ii)** the requirements of paragraph 703.66(a) cannot be met because the auto-pilot is not serviceable,

**(iii)** the aircraft is operated by two pilots who meet the requirements of section 703.88, and

prévoit six sièges passagers ou plus et pour lequel le certificat de type ou la sous-partie en vertu de laquelle il est utilisé exige deux pilotes.

**(2)** Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef, à moins qu'il ne soit muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui est conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.34 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

**(3)** Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage ne fonctionne sans interruption dès que l'alimentation électrique est fournie à l'enregistreur avant le vol, jusqu'à ce qu'elle soit retirée à la fin du vol.

**(4)** Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas à l'égard d'un aéronef dont l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage n'est pas en état de service si, selon le cas :

**a)** une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

**b)** aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et les conditions suivantes sont réunies :

**(i)** la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne peut dépasser 90 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de la parole a cessé d'être en état de service,

**(ii)** les dossiers techniques de l'aéronef indiquant la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef,

**(iii)** l'aéronef doit être muni d'un enregistreur de données de vol en application de l'article 605.33,

**(iv)** l'enregistreur de données de vol est en état de service;

**c)** l'utilisateur de l'aéronef est autorisé à effectuer des vols avec un seul pilote au titre d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII et les conditions suivantes sont réunies :

**(i)** la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne dépasse pas 45 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service,



(iv) aircraft technical records that indicate the dates on which the cockpit voice recorder and the autopilot ceased to be serviceable are carried on board the aircraft.

(5) No person shall erase any communications that have been recorded by a cockpit voice recorder.

#### Underwater Locating Device for Cockpit Voice Recorder

**605.34.1 (1)** Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of more than 30 passengers unless the aircraft is equipped with a serviceable underwater locating device for its cockpit voice recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and subsection 625.34(5) of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft that is equipped with a flight data recorder and cockpit voice recorder that are installed adjacent to each other and are not likely to be separated during a crash impact.

#### Use of Microphones

**605.34.2** If an aircraft is equipped to continuously record audio signals by means of a boom microphone or mask microphones, each flight crew member shall use the boom microphone or his or her mask microphone while the aircraft is operated below 10,000 feet ASL.

**5 (1) Subsection 605.34(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**605.34 (1)** This section applies in respect of the following aircraft:

(a) a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six or more passenger seats and is operated by two flight crew members, regardless of the minimum crew requirements set out in the aircraft type certificate or the subpart under which the aircraft is operated;

(ii) les exigences prévues à l'alinéa 703.66a) ne peuvent être respectées parce que le pilote automatique n'est pas en état de service,

(iii) l'aéronef est utilisé par deux pilotes qui satisfont aux exigences prévues à l'article 703.88,

(iv) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant les dates auxquelles l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et le pilote automatique ont cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef.

(5) Il est interdit d'effacer les communications enregistrées sur un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage.

#### Dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de la parole dans le poste de pilotage

**605.34.1 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de plus de 30 passagers, à moins qu'il ne soit muni d'un dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service et qui est conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et au paragraphe 625.34(5) de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aéronef qui est muni d'un enregistreur de données de vol et d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui sont installés un à côté de l'autre et qui ne risquent pas d'être séparés lors d'un choc consécutif à un écrasement.

#### Utilisation de microphones

**605.34.2** Chaque membre d'équipage de conduite d'un aéronef muni d'équipement pour enregistrer sans interruption les signaux audio captés par un micro-rail ou un microphone de masque, doit utiliser le micro-rail ou son microphone de masque lorsque l'aéronef est utilisé à une altitude de moins de 10 000 pieds ASL.

**5 (1) Le paragraphe 605.34(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**605.34 (1)** Le présent article s'applique aux aéronefs suivants :

a) l'aéronef multimoteur à turbomoteurs dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus et qui est utilisé par deux membres d'équipage de conduite, sans égard aux exigences d'équipage minimal prévues par le certificat de type de l'aéronef ou la sous-partie en vertu de laquelle l'aéronef est utilisé;

(b) a turbine-powered aeroplane that was type-certificated on or after January 1, 2016 and for which more than one flight crew member is required by the aircraft type certificate or by the subpart under which the aeroplane is operated;

(c) a turbine-powered aeroplane with an MCTOW of more than 27 000 kg (59,525 pounds) that was type-certificated after September 30, 1969 and was manufactured before January 1, 1987;

(d) a large aeroplane that was manufactured on or after January 1, 1987; and

(e) a transport category helicopter with an MCTOW of more than 7 000 kg (15,400 pounds).

**(2) Paragraph 605.34(4)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the aircraft is described in paragraph (1)(a), its operator is authorized to conduct single-pilot operations in an air operator certificate issued under Subpart 3 of Part VII and the following conditions are met:

(i) the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 45 days from the day on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable,

(ii) the requirements of paragraph 703.66(a) cannot be met because the auto-pilot is not serviceable,

(iii) the aircraft is operated by two pilots who meet the requirements of section 703.88, and

(iv) aircraft technical records that indicate the dates on which the cockpit voice recorder and the auto-pilot ceased to be serviceable are carried on board the aircraft.

**6 The Regulations are amended by adding the following after section 605.34.2:**

Data Link Communications

**605.34.3** If an aircraft is equipped with a cockpit voice recorder and data-link communications equipment, no person shall dispatch or conduct a take-off in the aircraft unless the aircraft is equipped with a data-link recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.34 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*.

b) l'avion à turbomoteur dont le certificat de type a été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou après cette date et pour lequel le certificat de type de l'aéronef ou la sous-partie en vertu de laquelle il est utilisé exige plus d'un membre d'équipage de conduite;

c) l'avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 27 000 kg (59 525 livres), dont le certificat de type a été délivré après le 30 septembre 1969 et qui a été construit avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987;

d) le gros avion qui a été construit le 1<sup>er</sup> janvier 1987 ou après cette date;

e) l'hélicoptère de catégorie transport dont la MMHD est supérieure à 7 000 kg (15 400 livres).

**(2) L'alinéa 605.34(4)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) l'aéronef est décrit à l'alinéa (1)a), son utilisateur est autorisé à effectuer des vols avec un seul pilote au titre d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII et les conditions suivantes sont réunies :

(i) la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne dépasse pas 45 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service,

(ii) les exigences prévues à l'alinéa 703.66a) ne peuvent être respectées parce que le pilote automatique n'est pas en état de service,

(iii) l'aéronef est utilisé par deux pilotes qui satisfont aux exigences prévues à l'article 703.88,

(iv) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant les dates auxquelles l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et le pilote automatique ont cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef.

**6 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 605.34.2, de ce qui suit :**

Communications par liaison de données

**605.34.3** Il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et d'un équipement d'enregistrement des communications par liaison de données, à moins que l'enregistreur de liaison de données ne soit conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.34 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

**7 Subsections 605.35(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

**(2)** Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft without a serviceable transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment if

**(a)** a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list; or

**(b)** a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the aircraft is operated

**(i)** to the next aerodrome of intended landing, and

**(ii)** after that landing, in accordance with an air traffic control clearance, to complete a planned flight schedule or to proceed to a maintenance facility.

**(3)** Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft without a serviceable transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment if

**(a)** the aircraft is within airspace referred to in section 601.03;

**(b)** an air traffic control unit provides an air traffic control service in respect of that airspace;

**(c)** the air traffic control unit received a request from a person to operate the aircraft within that airspace before the aircraft entered the airspace;

**(d)** the air traffic control unit authorized the person to operate the aircraft; and

**(e)** aviation safety is not likely to be affected.

**8 Subsection 605.36(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**(2)** Subsection (1) does not apply in respect of an aeroplane without a serviceable altitude alerting system or device if

**(a)** a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane pursuant to subsection 605.07(3) and the aeroplane is operated in accordance with the minimum equipment list; or

**7 Les paragraphes 605.35(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un aéronef dont le transpondeur et l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression ne sont pas en état de service si, selon le cas :

**a)** une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

**b)** aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé :

**(i)** jusqu'au prochain aérodrome d'atterrissage prévu,

**(ii)** par la suite, selon une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, pour terminer l'itinéraire de vol prévu ou se rendre à une installation de maintenance.

**(3)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus à l'égard d'un aéronef dont le transpondeur et l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression ne sont pas en état de service lorsque les conditions suivantes sont réunies :

**a)** l'aéronef est dans l'espace aérien visé à l'article 601.03;

**b)** une unité de contrôle de la circulation aérienne fournit un service du contrôle de la circulation aérienne pour cet espace aérien;

**c)** l'unité de contrôle de la circulation aérienne a reçu d'une personne une demande d'utilisation de l'aéronef dans cet espace aérien avant que celui-ci n'y entre;

**d)** l'unité de contrôle de la circulation aérienne a autorisé la personne à utiliser l'aéronef;

**e)** la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

**8 Le paragraphe 605.36(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un avion dont le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude n'est pas en état de service si, selon le cas :

**a)** une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'avion et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

**(b)** a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane and the aeroplane is operated

**(i)** from the place where the operator or pilot-in-command takes possession of the aeroplane to a place where the aeroplane can be equipped with such a system or device,

**(ii)** for the sole purpose of conducting a flight test, a competency check, a pilot proficiency check or flight crew member training, or

**(iii)** where the system or device becomes unserviceable after take-off, until it reaches an aerodrome at which the system or device can be repaired or replaced.

**b)** aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'avion et celui-ci est utilisé, selon le cas :

**(i)** de l'endroit de sa prise de possession par l'utilisateur ou le commandant de bord jusqu'à un endroit où il peut être muni d'un dispositif ou d'un système d'avertisseur d'altitude,

**(ii)** dans le seul but d'effectuer un test en vol, une vérification de compétence, un contrôle de la compétence du pilote ou l'entraînement des membres d'équipage de conduite,

**(iii)** dans le cas où le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude devient hors d'état de service après le décollage, jusqu'à un aéroport où le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude peut être réparé ou remplacé.

## Coming into Force

**9 (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) Sections 3, 5 and 6 come into force on the fourth anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Executive summary

**Issues:** Not all aircraft operating in Canada currently have a Cockpit Voice Recorder (CVR) on board that can retain two hours of recorded information and that have a Recorder Independent Power Supply (RIPS) (i.e. a 10-minute backup power supply). The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has stated that a lack of recorded voice and other aural information can hinder aircraft safety investigations, and delay or prevent the identification of aircraft or operational safety deficiencies.

**Description:** The amendments will require a CVR and a RIPS for an expanded number of aircraft except, for example, turbine-powered aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) less than

## Entrée en vigueur

**9 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.**

**(2) Les articles 3, 5 et 6 entrent en vigueur au quatrième anniversaire de la publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.**

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

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

### Résumé

**Enjeux :** Ce ne sont pas tous les aéronefs actuellement exploités au Canada qui sont munis d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage (CVR) pouvant enregistrer deux heures d'information, et d'une source d'alimentation indépendante de l'enregistreur (RIPS), c'est-à-dire une source d'alimentation de secours pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a indiqué que l'absence d'enregistrement de la parole ou d'autre enregistrement sonore peut gêner les enquêtes relatives à la sécurité des aéronefs et retarder ou empêcher l'identification de l'aéronef ou la découverte de lacunes relatives à la sécurité des opérations aériennes.

**Description :** Les modifications exigeront un CVR et une RIPS pour un nombre grandissant d'aéronefs, sauf, entre autres, les aéronefs à turbomoteurs dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) est

27 000 kg that were manufactured before January 1, 1987, and non-transport helicopters.

**Cost-benefit statement:** Indirect safety benefits may result from findings by the TSB following an accident if applicable aircraft have the CVR and RIPS improvements. The resulting safety benefits could include aircraft, airport or operational improvements. The costs are estimated at \$27.1 million present value over a 10-year period with an annualized value of \$3.8 million (approximately, based on 7% discount rate, over 10 years with the base year as 2017). The estimated number of aircraft in Canada that will be impacted by the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)* [the amended Regulations] is 996.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule applies since the amended Regulations will require the operator to submit a certification request to Transport Canada (TC) whereby the installation of the CVR/RIPS equipment will be approved. The average annualized cost estimate is \$1,693.

One hundred and thirty-four small businesses (based on the definition of “having fewer than 100 employees”) owning 313 of the 996 aircraft that will be impacted by the amended Regulations have compliance costs estimated at \$30,000 per aircraft. This cost estimate was submitted from a transport category aeroplane manufacturer, and includes the administrative burden of submitting a certification request.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Canada is a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) which develops international standards. The amended regulations will align Canada’s CVR requirements with international standards.

## Background

In 1999, the TSB released its accident investigation report on the September 2, 1998, fatal crash of SwissAir Flight 111 (Peggy’s Cove, Nova Scotia). One of the shortcomings identified by the TSB investigation was the limited recording capacity of the aircraft’s CVR. The CVR was able to record only 30 minutes of voices in the cockpit, and therefore did not capture the time frame when the fire,

inférieure à 27 000 kg et qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987, et les hélicoptères qui ne figurent pas dans la catégorie transport.

**Énoncé des coûts et avantages :** Les conclusions du BST à la suite d’un accident pourraient entraîner des avantages indirects en matière de sécurité si les aéronefs bénéficiaient des améliorations proposées au CVR et à la RIPS. Les avantages qui en découleraient en matière de sécurité pourraient inclure des améliorations aux aéronefs, aux aéroports et au fonctionnement des opérations. Les coûts s’élèveraient à 27,1 millions de dollars (valeur actualisée) sur une période de 10 ans, et à une valeur annualisée de 3,8 millions de dollars (estimation en fonction d’un taux d’actualisation de 7 %, sur 10 ans, en utilisant 2017 comme année de référence). Environ 996 aéronefs au Canada sont susceptibles d’être touchés par le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)* [le règlement modifié].

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » s’applique, car le règlement modifié exigera de l’exploitant qu’il présente une demande de certification à Transports Canada (TC) pour faire approuver l’installation d’un CVR et d’une RIPS. Le coût estimatif moyen annualisé est de 1 693 \$.

Cent trente-quatre petites entreprises (selon la définition de « moins de 100 employés »), qui possèdent 313 des 996 aéronefs susceptibles d’être touchés par le règlement modifié, sont concernées, et les coûts de conformité sont évalués à 30 000 \$ par aéronef. L’estimation des coûts a été fournie par un constructeur d’aéronefs de catégorie « transport » et comprend le fardeau administratif de présenter une demande de certification.

**Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :** Le Canada est membre de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), qui élabore les normes internationales. Grâce au règlement modifié, le Canada alignera ses exigences visant les CVR sur les normes internationales.

## Contexte

En 1999, le BST a publié son rapport d’enquête sur l’accident mortel du vol 111 de SwissAir (à Peggy’s Cove, en Nouvelle-Écosse), qui est survenu le 2 septembre 1998. L’une des lacunes relevées durant l’enquête du BST portait sur la capacité d’enregistrement limitée du CVR de l’aéronef. Le CVR n’a pu enregistrer que 30 minutes de la conversation dans le poste de pilotage et, par conséquent,

which caused the accident, started. Another shortcoming identified was the lack of a dedicated RIPS to power the CVR and the cockpit area microphone in the event that normal aircraft power sources to the CVR are interrupted.

As part of its final report, the TSB recommended that all aircraft that require both a flight data recorder (FDR) and a CVR be required to be fitted with a CVR having a recording capacity of at least two hours. The TSB further recommended that a dedicated independent power supply be installed adjacent or integral to the CVR in order to power the CVR and the cockpit area microphone for a period of 10 minutes.

In 2001, ICAO made revisions to the Standards and Recommended Practices (SARPs) for Annex 6, *Aeroplane Operations*, Part I, *International Commercial Air Transport – Aeroplanes*, Part II, *International General Aviation – Aeroplanes*, and Part III, *International Operations – Helicopters* requiring the installation of CVRs that can retain two hours of recorded information, as well as a 10-minute backup power supply for new aircraft designs. In 2013, ICAO introduced new standards for large commercial aeroplanes and helicopters already in operation (the “2013 ICAO standards”).

The United States (U.S.) Federal Aviation Administration (FAA) adopted the 2001 ICAO standards by amending the U.S. *Code of Federal Regulations* requiring the installation of CVRs that can retain two hours of recorded information, and a 10-minute backup power supply for all new aircraft designs. Similar standards were adopted in Canada in 2003 through amendments to the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) Part V – Airworthiness Manual. As such, any aircraft manufactured in Canada after 2002 must have a CVR installed on board the aircraft that retains all information recorded during the last two hours of the aircraft’s operation.

These standards introduced into the CARs in 2003 were intended to improve the quality and reliability of information recorded, and to increase the potential for retaining important information needed during accident and incident investigations. For example, the requirement to have an independent backup power supply that provides 10 minutes of electrical power to operate both the CVR and cockpit-mounted area microphone will reduce the risk of losing crucial information in the event of an incident or accident involving a loss of power. However, these standards are not currently applicable to the in-service

n’a pu rendre compte du moment où l’incendie, à l’origine de l’accident, s’est déclaré. Une autre lacune relevée tenait à l’absence d’une RIPS servant uniquement à alimenter le CVR et le microphone du poste de pilotage en cas d’interruption des sources normales d’alimentation électrique du CVR.

Dans son rapport d’enquête final, le BST a recommandé que « tous les aéronefs qui doivent être équipés d’un enregistreur de données de vol (FDR) et d’un CVR soient tenus d’être équipés d’un CVR d’une capacité d’enregistrement d’au moins deux heures » et qu’ils « soient tenus d’avoir une source d’alimentation électrique indépendante, près du CVR ou à même l’enregistreur, pour alimenter le CVR et le microphone du poste de pilotage pendant 10 minutes ».

En 2001, l’OACI a apporté des modifications aux normes et pratiques recommandées (SARP) à la partie I, *Aviation de transport commercial international – Avions*, à la partie II, *Aviation générale internationale – Avions*, et à la partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, de l’annexe 6, *Exploitation technique des aéronefs*, exigeant le recours à des CVR pouvant conserver deux heures d’information, ainsi qu’à une source d’alimentation de secours pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes dans les nouvelles conceptions d’aéronefs. En 2013, l’OACI a instauré un nouveau régime de normes visant les gros avions et les hélicoptères commerciaux déjà en service (les « normes 2013 de l’OACI »).

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a adopté les normes de 2001 de l’OACI en modifiant le *Code of Federal Regulations* américain, exigeant l’installation de CVR pouvant conserver deux heures d’information enregistrée ainsi que d’une source d’alimentation de secours pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes dans toutes les nouvelles conceptions d’aéronefs. Le Canada a adopté des normes similaires en 2003 par l’entremise de modifications à la partie V – Manuel de navigabilité du *Règlement de l’aviation canadien* (RAC). À ce titre, tout aéronef construit au Canada après 2002 doit avoir un CVR installé à bord capable de conserver toute l’information enregistrée au cours des deux dernières heures d’utilisation de l’aéronef.

Ces normes, incorporées au RAC en 2003, visaient à améliorer la qualité et la fiabilité des renseignements enregistrés et à augmenter la possibilité de conserver d’importants renseignements nécessaires à la tenue d’une enquête consécutive à un accident ou à un incident. Par exemple, l’obligation d’avoir une source d’alimentation indépendante pouvant fournir 10 minutes de courant électrique pour faire fonctionner le CVR et le microphone du poste de pilotage permettra de réduire le risque de perte de données cruciales en cas d’incident ou d’accident lors d’une perte d’alimentation électrique. Toutefois, ces normes ne

fleet unless they are made mandatory through these amendments.

## Issues

### *Canada is not aligned with international CVR standards*

The 2013 ICAO standards included the requirement to have a two-hour CVR for large commercial aeroplanes and helicopters already in operation, as well as a RIPS for new type certificated aeroplanes, meant to provide a 10-minute backup power supply.

As only those aircraft manufactured after 2002 have a two-hour CVR, those aircraft manufactured before 2003 (some of which may have an integrated RIP depending on when they were manufactured), which constitute the remainder of the impacted Canadian fleet, do not meet the 2013 ICAO standards.

### *The lack of voice recordings from the aircraft cockpit may impair accident investigations and safety findings*

Past accidents have demonstrated that having a CVR that retains recorded information for 30 minutes on aeroplanes with a MCTOW of 5 700 kg or more, carrying passengers is not sufficient to efficiently and completely determine safety-related findings that may be learned from an accident. These accident investigation findings are an essential component of the aviation safety framework. The TSB has stated that a lack of recorded voice and other aural information can hinder aircraft safety investigations and, delay or prevent the identification of aircraft or operational safety deficiencies.

### *Clarification required*

Presently, multi-engine turbine powered aircraft capable of carrying six passengers or more, and certified to be operated by two pilots must have a CVR. However, some of these aircraft may be operated with one pilot if authorized, as per the aircraft certification and operating certificate, and provided they are equipped with an auto-pilot system. An operator may operate these aircraft with two pilots without a functioning CVR for a period of 45 days while the auto-pilot system is not in service.

s'appliquent pas, pour le moment, aux flottes d'aéronefs déjà en service, à moins de les rendre obligatoires par l'adoption des modifications.

## Enjeux

### *Les normes au Canada ne sont pas alignées sur les normes internationales s'appliquant aux CVR*

Les normes de 2013 de l'OACI incluait l'obligation d'avoir un CVR pouvant enregistrer pendant deux heures pour les gros avions et hélicoptères commerciaux déjà en service, ainsi qu'une RIPS pouvant fournir une alimentation de secours pendant 10 minutes dans les aéronefs certifiés de conception nouvelle.

Puisque seuls les aéronefs construits après 2002 possèdent un CVR pouvant enregistrer pendant deux heures, ceux construits avant 2003 (parmi lesquels certains pourraient être munis d'une RIPS intégrée, selon l'année de construction), soit le reste de la flotte canadienne touchée, ne respectent pas les normes de 2013 de l'OACI.

### *L'absence d'enregistrements de la parole dans le poste de pilotage pourrait gêner les enquêtes sur les accidents et les conclusions en matière de sécurité*

Des accidents ayant eu lieu par le passé ont démontré que les CVR pouvant consigner des données pendant 30 minutes dans les avions d'une MMHD égale ou supérieure à 5 700 kg et transportant des passagers ne suffisent pas à établir de la façon la plus efficace et complète des conclusions liées à la sécurité. Ces conclusions d'enquêtes sur les accidents sont un élément fondamental du cadre de sécurité de l'aviation. Le BST a indiqué que l'absence d'enregistrement de la parole ou d'autre enregistrement sonore peut gêner les enquêtes de sécurité des aéronefs et retarder ou empêcher l'identification de l'aéronef ou la découverte de lacunes relatives à la sécurité des opérations aériennes.

### *Éclaircissements requis*

À l'heure actuelle, les aéronefs multimoteurs à turbomoteurs pouvant transporter au moins six passagers et dont la certification prévoit une équipe de deux pilotes doivent disposer d'un CVR. Par contre, un CVR n'est pas requis pour certains de ces avions pouvant être pilotés par un seul pilote, lorsque la certification de l'aéronef et le certificat d'exploitation le permettent et que l'aéronef est muni d'un système de pilotage automatique. L'exploitant peut avoir recours à deux pilotes pour exploiter ce type d'aéronef, sans que cet aéronef soit muni d'un CVR en état de service, pendant 45 jours, alors que le système de pilotage automatique n'est pas en service.

## Objectives

The objectives of the regulatory amendments and associated standards are

- to enhance the time period capture of CVR information, by extending the recording time from 30 minutes to 2 hours for those aircraft manufactured before 2003;
- to ensure the continued function of the CVR system in the case of a total aircraft power failure by requiring the use of a RIPS that will last for a 10-minute period for those aircraft manufactured after 2002 and already required to have a 2-hour CVR;
- to fully implement the ICAO standards with respect to CVR and to align the CARs with the U.S. FAA standards in Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations*. The amendments will capture all Canadian in-service aeroplanes over 5 700 kg and transport helicopters over 7 000 kg; and
- to clarify that a CVR is required anytime a multi-engine turbine powered aircraft capable of carrying six passengers or more is operated by two pilots.

## Description

The amendments and associated standards will enhance the time period of information captured by the CVR by

- increasing the duration of CVR recordings from 30 minutes to 2 hours for all aircraft to which the ICAO standards are applicable (described below);
- requiring a dedicated RIPS to power a CVR and a cockpit area microphone for a period of 10 minutes in case normal aircraft power sources to the CVR are interrupted; and
- requiring pilot to controller communications to be recorded by the CVR if data-link communication equipment is currently installed. This equipment is used to reduce voice communication congestion as well as reduce the number of mistakes, such as misunderstandings when interpreting verbal communication.

The changes will be applicable to aircraft currently in operations. These aircraft will be required to be retrofitted if not already compliant, so they have updated CVR recording duration and a 10-minute RIPS. The operators impacted by the amendments operate aircraft as summarized in the following table.

## Objectifs

Les modifications à la réglementation et les normes s'y rattachant visent à :

- accroître la durée d'enregistrement des données consignées dans le CVR en la faisant passer de 30 minutes à 2 heures pour les avions construits avant 2003;
- assurer le fonctionnement continu du système de CVR même en cas de panne de courant totale de l'aéronef en exigeant l'utilisation d'une RIPS pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes, pour les avions construits après 2002 et qui doivent déjà être munis d'un CVR pouvant enregistrer pendant 2 heures;
- appliquer en totalité les normes de l'OACI en ce qui concerne les CVR et aligner le RAC sur celles du titre 14 du *Code of Federal Regulations* de la Federal Aviation Administration des États-Unis. Les modifications toucheraient l'ensemble de la flotte canadienne d'avions de plus de 5 700 kg et d'hélicoptères de transport de plus de 7 000 kg déjà en service;
- établir clairement qu'un CVR est obligatoire chaque fois qu'un aéronef multimoteur à turbomoteurs, dont la configuration prévoit six passagers ou plus, est exploité avec deux pilotes.

## Description

Les modifications et les normes s'y rattachant accroîtront la durée de l'enregistrement des données consignées dans le CVR en :

- faisant passer de 30 minutes à 2 heures la durée d'enregistrement des données consignées dans le CVR pour tous les aéronefs assujettis aux normes de l'OACI (décrites ci-après);
- exigeant une RIPS dédiée pouvant alimenter le CVR et le microphone du poste de pilotage pendant 10 minutes lorsque les sources d'alimentation électrique normales de l'appareil sont coupées;
- exigeant que les communications entre le pilote et le contrôleur soient enregistrées par le CVR si le matériel de communication par liaison de données est déjà installé. Cet équipement sert à diminuer la congestion des fréquences de communication vocale, en plus de réduire le nombre d'erreurs, comme les malentendus, lors de l'interprétation des communications vocales.

Les modifications seront applicables aux aéronefs déjà en service. Ces aéronefs nécessiteront une mise à niveau s'ils ne sont pas déjà conformes, c'est-à-dire qu'ils devront être munis de CVR dont la durée d'enregistrement est à jour et de RIPS pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes. Les exploitants touchés par les modifications exploitent les aéronefs décrits dans le tableau suivant.



Size, Engine Type and Number of Passengers	Cut-in Date	Current Requirement	New Requirement
Turbine-powered aeroplanes over 27 000 kg	Type certificated after September 30, 1969, and manufactured before January 1, 1987	30-minute CVR	Two-hour CVR 10-minute RIPS
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 1987, but before 2003	30-minute CVR	Two-hour CVR 10-minute RIPS
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS <sup>1</sup>	No change to CVR 10-minute RIPS
Helicopters over 7 000 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS <sup>1</sup>	No change to CVR 10-minute RIPS

Taille, type de moteur et nombre de passagers	Date butoir	Exigence actuelle	Nouvelle exigence
Avions à turbomoteurs de plus de 27 000 kg	Ayant reçu une certification de type après le 30 septembre 1969 et construits avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1987	CVR 30 minutes	CVR 2 heures RIPS de 10 minutes
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Construits après 1987 mais avant 2003	CVR 30 minutes	CVR 2 heures RIPS de 10 minutes
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Construits après 2002	CVR 2 heures Pas de RIPS <sup>1</sup>	Aucune modification du CVR RIPS de 10 minutes
Hélicoptères de plus de 7 000 kg	Construits après 2002	CVR 2 heures Pas de RIPS <sup>1</sup>	Aucune modification du CVR RIPS de 10 minutes

In addition, the amendments will clarify that a functioning CVR is required for a multi-engine turbine powered aircraft that is configured for six or more passenger seats that is operated by more than one pilot. This category of aeroplane can be operated with one pilot if authorized as part of the certification process, provided an auto-pilot is functioning. In instances where the auto-pilot is not functioning, two pilots must operate the aeroplane, thus a CVR is required to capture the conversations in the cockpit. The amendment will allow operations without a functioning CVR for a period of 45 days. Past that date, if the operator wishes to continue operations with two pilots, a functioning CVR will be required.

An additional technical amendment will move the existing associated standards requirement related to underwater locating devices for FDRs and cockpit voice recorders to the CARs.

<sup>1</sup> Except that those aircraft that were type certificated after 2009 currently require a 10-minute RIPS. In practice those aircraft on which a new CVR was installed as of 2006 may already comply with having a 10-minute RIPS as new CVR models integrate 10-minute RIPS.

En outre, les modifications établiront clairement qu'un CVR en état de fonctionnement est obligatoire pour un aéronef multimoteur à turbomoteurs dont la configuration prévoit au moins six sièges passagers, avec plus d'un pilote aux commandes. Cette catégorie d'avion peut être exploitée avec un seul pilote si cela a été autorisé dans le cadre du processus de certification, pourvu que le système de pilotage automatique soit en état de fonctionnement. Dans les cas où le pilote automatique ne fonctionne pas, deux pilotes doivent être aux commandes, ce qui signifie que le CVR est obligatoire afin d'enregistrer les conversations dans le poste de pilotage. La modification permettra l'exploitation sans CVR en état de fonctionnement pour une période de 45 jours. Si l'exploitant désire poursuivre l'exploitation avec deux pilotes au-delà de cette période, un CVR en état de fonctionnement sera nécessaire.

Une modification technique supplémentaire sera apportée afin de déplacer dans le RAC l'exigence existante prévue dans les normes connexes relativement aux dispositifs de localisation en cas de submersion des enregistreurs de

<sup>1</sup> Sauf que les aéronefs qui ont obtenu un certificat de type après 2009 doivent être munis d'une RIPS pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes. En pratique, ces aéronefs dans lesquels un nouveau CVR a été installé à compter de 2006 pourraient déjà être conformes à cette exigence de 10 minutes puisqu'une RIPS pouvant assurer une période de fonctionnement de 10 minutes a été intégrée aux nouveaux modèles de CVR.

The operators impacted by the amendments will have four years from the publication date of these new requirements in the *Canada Gazette*, Part II, to comply. The four-year compliance time will allow operators to plan for the expense of updating the CVRs and the aircraft retrofit schedules.

This four-year compliance time necessitates that the regulations are written in a way that clearly distinguishes the current CVR requirements (sections 1, 2 and 4 of the amendment) from those to be in force in four years (sections 3, 5 and 6 of the amendment).

A new section 605.34, *Cockpit Voice Recorder*, will be introduced to separate the CVR requirements from the FDR requirements, which are presently contained in the same section and will now each have their own dedicated provisions. A FDR records aircraft performance data as well as aircraft systems data (including the control and actuator positions, engine information and time of day) throughout the flight while the CVR records sound, namely the voices in the cockpit. The requirements for FDR will remain unchanged.

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

During a 2012 risk assessment conducted by Transport Canada, a non-regulatory option was considered due to the fact that the benefits of reduced accident investigation time are indirect and contingent upon the implementation of a TSB safety finding that may result from a longer CVR recording duration. The non-regulatory option included educational and promotional campaigns targeted to the aeronautical community in order to promote the installation of CVRs. Essentially industry would be asked to review their own aircraft and implement changes needed to comply with ICAO standards without direct Transport Canada involvement. Transport Canada could issue advisory material on ICAO requirements related to CVRs. This non-regulatory risk control option was rejected due to the fact that it scored low in the following categories: promoting public confidence in the safety and security of our transportation system, promoting economic efficiency, accessibility, sustainability of the national transportation system, promoting stakeholder satisfaction, and the principles of shared commitment and partnerships with industry.

données de vol et des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage.

Les exploitants concernés par les modifications auront quatre ans, à compter de la date de publication des nouvelles exigences dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, pour se conformer. Cette période de conformité de quatre ans permettra aux exploitants de planifier les coûts de modernisation des CVR et le calendrier de la mise à niveau des aéronefs.

Cette période de quatre ans fait en sorte que la réglementation est rédigée de façon à établir clairement la distinction entre les exigences actuelles en matière de CVR (articles 1, 2 et 4 du règlement modificatif) et celles qui entreront en vigueur dans quatre ans (articles 3, 5 et 6 du règlement modificatif).

Un nouvel article 605.34, *Enregistreur de la parole dans le poste de pilotage*, sera ajouté afin de séparer les exigences en matière de CVR de celles du FDR, énoncées présentement dans le même article, et qui auront désormais des leurs propres dispositions. Le FDR enregistre les données de performance de l'aéronef et celles sur les systèmes de bord (y compris le positionnement des commandes et actionneurs, les données du moteur et l'heure) au cours du vol, tandis que le CVR enregistre le son, à savoir les conversations dans le poste de pilotage. Les exigences visant le FDR demeureront inchangées.

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

Dans le cadre d'une évaluation des risques menée en 2012 par Transports Canada, une option non réglementaire a été examinée, puisque les avantages découlant d'une réduction du temps d'enquête à la suite d'un accident sont indirects et dépendent de la suite donnée à une constatation du BST sur le plan de la sécurité qui pourrait découler d'enregistrements plus longs tirés du CVR. L'option non réglementaire comprenait des campagnes de promotion et de sensibilisation auprès de la communauté aéronautique afin de promouvoir l'installation de CVR. Dans les faits, on demanderait à l'industrie d'examiner ses propres aéronefs et d'apporter les modifications nécessaires afin de se conformer aux normes de l'OACI sans l'intervention directe de Transports Canada. Transports Canada pourrait publier des documents d'information sur les exigences de l'OACI relatives aux CVR. L'option non réglementaire liée au contrôle des risques a été écartée parce qu'elle a obtenu une faible cote dans les catégories suivantes : contribuer à la confiance du public dans la sûreté et la sécurité de notre réseau de transport; favoriser l'efficacité économique, l'accessibilité et la viabilité du Réseau national des transports; accentuer la satisfaction des intervenants, ainsi que les principes d'engagement commun et de partenariat avec l'industrie.

The ICAO recommendations were considered as a regulatory option which would increase the applicable aircraft population to include commercial aeroplanes and small helicopters.

The result of the 2012 risk assessment was that for in-service aircraft, Transport Canada should adopt the standards for CVR requirements, but not the recommendations, because the benefits of these were not clear and because of stakeholder feedback. Therefore, following the recommendations of the risk assessment, to align with ICAO standards and not the ICAO recommendations, which are recommendations only, the original proposed aircraft applicability will be reduced as follows:

- The amendments will not apply to turbine-engine aeroplanes with a maximum certificated take-off weight between 5 700 kg to 27 000 kg, manufactured before January 1, 1987; and
- The existing fleet of non-transport helicopters.

The regulatory amendments and associated standards will apply to Canadian commuter and transport category aeroplanes, transport category helicopters of 7 000 kg (15 400 pounds) or more, and multi-engine turbine-powered aeroplanes configured for six or more passenger seats and for which more than one pilot is required by the aeroplane type certificate or by the subpart of the CARs under which the aeroplane is operated. This last category includes some normal category airplanes because of the seating capacity. Normal category aeroplanes include a passenger seating capacity of nine or less.

### **Benefits and costs**

Transport Canada has assessed the benefits of the amendments as being qualitative. Indirect safety benefits could result from findings by the TSB following an accident involving an aircraft equipped with an updated CVR that may not have been found otherwise. The resulting indirect safety benefits could lead to either aircraft, airport and/or operational improvements.

TSB cost savings may be possible if an accident investigation were to take less time due to the CVR and RIPS improvements, and if fewer accidents occur as the result of safety improvements made possible by the new requirements.

International trade (exports and imports) of used aircraft could be facilitated since the regulations will be aligned with the United States.

Les recommandations de l'OACI ont été envisagées en tant qu'option réglementaire qui augmenterait le nombre d'aéronefs visés en incluant les avions commerciaux et les petits hélicoptères.

À la suite de l'évaluation des risques menée en 2012, on recommandait à Transports Canada d'adopter les normes sur le plan des exigences liées aux CVR pour les aéronefs en service, mais pas les recommandations de l'OACI, en raison de la rétroaction des intervenants et du manque de clarté des avantages. Selon les recommandations tirées de l'évaluation des risques, afin d'assurer l'alignement sur les normes de l'OACI et non sur ses recommandations, qui ne sont que des recommandations, l'applicabilité initiale prévue aux aéronefs sera limitée de la façon suivante :

- Les modifications ne s'appliqueront pas aux avions à turbomoteurs d'une masse maximale homologuée au décollage comprise entre 5 700 kg et 27 000 kg construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987;
- Elles ne s'appliqueront pas non plus à la flotte existante d'hélicoptères qui ne sont pas dans la catégorie transport.

Les modifications réglementaires et les normes connexes s'appliqueront aux avions canadiens des catégories navette et transport, aux hélicoptères dans la catégorie transport d'au moins 7 000 kg (15 400 livres) et aux avions multimoteurs à turbomoteurs dont la configuration prévoit au moins six sièges passagers et pour lesquels plus d'un pilote est requis conformément au certificat de type d'avion ou de la sous-partie du RAC sous le régime de laquelle l'avion est exploité. Cette dernière catégorie inclut des avions de catégorie « normale » à cause du nombre de places assises. Les avions de catégorie « normale » peuvent accueillir jusqu'à neuf passagers.

### **Avantages et coûts**

Transports Canada a évalué les avantages des modifications comme étant qualitatifs. Les conclusions du BST suivant un accident impliquant un aéronef muni d'un CVR modernisé pourraient entraîner des avantages indirects en matière de sécurité qui n'auraient peut-être pas été possibles autrement. Les avantages en matière de sécurité en découlant pourraient inclure des améliorations aux aéronefs, aux aéroports ou au fonctionnement opérationnel.

Une diminution des coûts supportés par le BST serait possible dans le cas où l'enquête sur un accident prendrait moins de temps en raison des améliorations apportées aux CVR et aux RIPS, et si moins d'accidents survenaient à la suite des améliorations à la sécurité rendues possibles grâce aux nouvelles exigences.

Le commerce international (exportations et importations) d'aéronefs usagés pourrait être facilité, car la réglementation sera alignée sur celle des États-Unis.

**Costs**

The costs are estimated at \$27.1 million present value (PV) over a 10-year period with an annualized value of \$3.8 million (approximately, based on a 7% discount rate, over 10 years). These costs are based on the implementation for the 996 affected aircraft over a 4-year period (249 per year over the 4 years). Therefore, the total industry costs in the first 4 years of implementation will be approximately \$7.5 million per year.

The cost for a CVR installation (cost of unit and installation fees) is estimated at \$30,000 per aircraft. It is assumed that the aircraft owners/operators will install the CVRs that have integrated RIPS. These cost estimates were generated from feedback of one large Canadian manufacturer that is also an air operator. Since both Canada and the United States adopted updated CVR standards for new aeroplane designs in 2003, of the approximately 1 526 large aeroplanes in operation in Canada, approximately 85% of these aeroplanes already have updated CVRs. The estimate per aircraft includes the administrative burden of submitting the certification request to Transport Canada.

The population as obtained from Transport Canada's aircraft database, consists of 941 aeroplanes manufactured after 1986 with a MCTOW of over 5 700 kg (12 500 pounds); 16 aeroplanes manufactured before 1987 with a MCTOW of 27 000 kg or more; and 39 helicopters over 7 000 kg (15 432 pounds).

Size, Engine Type and Number of Passengers	Cut-in Date	Current Requirement	Amended Requirement	Estimated Population of Aircraft Impacted
Turbine-powered aeroplanes over 27 000 kg	Type certificated after September 30, 1969, and manufactured before January 1, 1987	30-minute CVR	2-hour CVR	16
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 1987, but before 2003	30-minute CVR	2-hour CVR	1 526 minus 85% that are already compliant and those manufactured after 2002 = 941
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS	No change to CVR 10-minute RIPS	
Helicopters over 7 000 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS	No change to CVR 10-minute RIPS	39

Taille, type de moteur et nombre de passagers	Date butoir	Exigence actuelle	Exigence modifiée	Nombre estimé d'aéronefs touchés
Avions à turbomoteurs de plus de 27 000 kg	Ayant reçu une certification de type après le 30 septembre 1969 et construits avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1987	CVR 30 minutes	CVR 2 heures	16
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Construits après 1987, mais avant 2003	CVR 30 minutes	CVR 2 heures	1 526 moins les 85 % qui sont déjà conformes et ceux construits après 2002 = 941
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Construits après 2002	CVR 2 heures Pas de RIPS	Aucune modification du CVR RIPS de 10 minutes	

**Coûts**

Les coûts s'élevaient à 27,1 millions de dollars (valeur actualisée [VA]) sur une période de 10 ans, et à une valeur annualisée de 3,8 millions de dollars (estimation en fonction d'un taux d'actualisation de 7 %, sur 10 ans). Ces coûts se fondent sur une mise en œuvre dans les 996 aéronefs visés sur une période de 4 ans (249 par année au cours des 4 années). Par conséquent, les coûts totaux pour l'industrie au cours des 4 premières années de la mise en œuvre seraient d'environ 7,5 millions de dollars par année.

Le coût de l'installation d'un CVR (coût de l'enregistreur et frais d'installation) est estimé à 30 000 \$ par avion. Il est prévu que les exploitants ou propriétaires des aéronefs installeront des CVR avec une RIPS intégrée. Les estimations de coûts ont été établies grâce à une rétroaction avec un grand constructeur canadien, qui est également un exploitant aérien. Étant donné que le Canada et les États-Unis ont adopté en 2003 des normes mises à jour sur les CVR pour la conception de nouveaux avions, des quelque 1 526 gros avions en service au Canada, environ 85 % sont déjà munis de CVR modernisés. L'estimation par aéronef inclut le fardeau administratif de présenter une demande de certification à Transports Canada.

Le nombre d'aéronefs, extrait de la base de données sur les aéronefs de Transports Canada, comprend 941 avions construits après 1986 dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 500 livres); 16 avions construits avant 1987 dont la MMHD est d'au moins 27 000 kg; 39 hélicoptères de plus de 7 000 kg (15 432 livres).

Taille, type de moteur et nombre de passagers	Date butoir	Exigence actuelle	Exigence modifiée	Nombre estimé d'aéronefs touchés
Hélicoptères de plus de 7 000 kg	Construits après 2002	CVR 2 heures Pas de RIPS	Aucune modification du CVR RIPS de 10 minutes	39

*Cost-benefit statement<sup>2</sup>*

		Base Year: 2017	2018–2020	2022–2026	Total (PV)	Annualized Average
<b>A. Quantified impacts (2016 price level / constant dollars)</b>						
Benefits	By stakeholder	N/A	—	N/A	N/A	N/A
Costs	Aircraft operators <sup>3</sup>	\$7.5 million	\$7.5 million	0	\$27.1 million	\$3.8 million
Net benefits: N/A						
<b>B. Qualitative impacts</b>						
A positive qualitative impact is the increased ability of the TSB to make safety findings.						

*Énoncé des coûts et avantages<sup>2</sup>*

		Année de base : 2017	De 2018 à 2020	De 2022 à 2026	Totaux (VA)	Moyenne annualisée
<b>A. Incidences quantifiées (niveau des prix 2016 / en dollars constants)</b>						
Avantages	Par intervenant	S.O.	—	S.O.	S.O.	S.O.
Coûts	Exploitants d'aéronefs <sup>3</sup>	7,5 M\$	7,5 M\$	0	27,1 M\$	3,8 M\$
Avantages nets : S.O.						
<b>B. Incidences qualitatives</b>						
Une incidence qualitative positive signifie la capacité accrue du BST à tirer des conclusions en matière de sécurité.						

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule applies since the amended Regulations will require the operator to submit a certification request to Transport Canada whereby the installation of the CVR/RIPS equipment will be approved. The certification request estimate can be calculated as one hour of a manager’s time per aircraft type operated by the business since the certification will be approved for all of the aircraft of the same type within the individual operator’s fleet. It is assumed that four requests will be made by 26 large businesses and two requests will be made by each of the 134 small businesses that have been identified. The administrative burden is estimated with a present value over 10 years and a 7% discount rate, as \$16,673. The average annualized administrative costs are \$13 per small business and \$22 per large business, or a total of \$1,693.

<sup>2</sup> The time period used for the analysis is 10 years with a discount rate of 7%.

<sup>3</sup> The costs are for all 160 operators (for their 996 affected aircraft), which will have their CVR equipment installed over a four-year period.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » s’applique, car le règlement modifié exigera de l’exploitant qu’il présente une demande de certification à Transports Canada pour faire approuver l’installation d’un CVR et d’une RIPS. L’estimation du coût d’une demande de certification peut être calculée comme étant une heure du temps d’un gestionnaire par type d’aéronef exploité par l’entreprise, puisque la certification sera approuvée pour tous les appareils du même type faisant partie de la flotte de chaque exploitant. Il est prévu que quatre demandes seront reçues de la part de chacune des 26 grandes entreprises et deux demandes de la part de chacune des 134 petites entreprises identifiées. Le fardeau administratif, selon la valeur actualisée sur une période de 10 ans et un taux d’actualisation de 7 %, est estimé à 16 673 \$. Les coûts d’administration moyens annualisés sont de 13 \$ par petite entreprise et de 22 \$ pour les grandes entreprises, soit un total de 1 693 \$.

<sup>2</sup> La période d’horizon de l’analyse est de 10 ans avec un taux d’actualisation de 7 %.

<sup>3</sup> Les coûts englobent les 160 exploitants (des 996 aéronefs visés) qui feront installer des dispositifs CVR sur une période de quatre ans.

## Small business lens

Transport Canada estimates that the amended Regulations may impact 134 air operators that could be considered small businesses in Canada, out of the estimated 160 businesses to which the regulatory amendments apply. A small business is defined as having annual gross revenue of between \$30,000 and \$5 million, or fewer than 100 employees.

Transport Canada identified one third of the possible small businesses by accessing publicly available information (e.g. information online). The remaining two thirds of the possible small businesses were identified through Transport Canada's knowledge of the industry. Most of the companies that are considered large, as per the small business lens definition, are CARs Subpart 705 — *Airline Operations* operators or companies that are subsidiaries of a Canadian parent company or international company. In addition, many of these offer various services including maintenance and hospitality.

The 134 estimated small businesses operate 313 out of the 996 estimated aircraft that will require a new CVR. The small businesses represent approximately 79% of the businesses possibly impacted by these changes and are shouldering 31% of the costs. The average annualized cost per operator is \$9,000 over 10 years assuming that each operator has an average of two to three aircraft each and the regulatory amendments come into force within 4 years of final publication.

A 6-year implementation time frame was considered by Transport Canada in order to provide economic relief for those small businesses. The 6-year time frame was considered based on the fact that some aircraft have a comprehensive maintenance check every 6 years at which time the CVR could be installed. If the regulatory amendments were to come into effect within 6 years of final publication, the average annualized cost per operator would be \$6,000 over 10 years assuming that each operator has an average of two to three aircraft and compliance is met within 6 years of the publication of the amendment. However, Transport Canada believes that a 4-year implementation time frame is acceptable given it is assumed that within 4 years other maintenance work will also likely be done on the applicable aircraft at which time a CVR could be installed and that the FAA has already set a precedent of 4 years. Moreover, the cost of a CVR and installation is a fraction of the cost compared to maintaining the aircraft over its lifecycle. Depending on the model of the aircraft, some engine overhauls can cost \$250,000 to \$2.1 million.

## Lentille des petites entreprises

Selon Transports Canada, le règlement modifié pourrait toucher 134 exploitants aériens que l'on pourrait qualifier de petites entreprises au Canada sur les quelque 160 entreprises qui seront visées par les modifications réglementaires. Une petite entreprise s'entend de toute entreprise dont les revenus bruts annuels sont compris entre 30 000 \$ et 5 millions de dollars, ou qui compte moins de 100 employés.

Transports Canada a identifié un tiers des petites entreprises possibles en accédant à des informations du domaine public (par exemple l'information en ligne). Les deux tiers restants des petites entreprises possibles ont été déterminés grâce aux connaissances de Transports Canada sur l'industrie. La majorité des entreprises considérées comme étant de grandes entreprises, selon la Lentille des petites entreprises, sont des exploitants régis par la sous-partie 705 du RAC — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, ou une société qui est la filiale d'une société mère canadienne ou d'une société internationale. De plus, beaucoup d'entre elles offrent divers services, y compris l'entretien et l'accueil.

Les 134 petites entreprises estimées exploitent 313 des 996 aéronefs qui devraient être munis de nouveaux CVR. Les petites entreprises représentent environ 79 % du nombre des entreprises possiblement touchées par les modifications et elles assument 31 % des coûts. Le coût moyen annualisé pour chaque exploitant est de 9 000 \$ sur 10 ans en partant du principe que chaque exploitant possède en moyenne deux ou trois aéronefs et que les modifications réglementaires entreraient en vigueur dans les 4 ans suivant leur publication finale.

Transports Canada a envisagé un calendrier de mise en œuvre s'étalant sur 6 ans dans le but d'alléger le poids économique sur les petites entreprises. La mise en œuvre sur 6 ans a été envisagée en considérant que certains aéronefs subissent un entretien complet tous les 6 ans, moment auquel les CVR pourraient être installés. Si les modifications réglementaires devaient entrer en vigueur dans les 6 ans suivant leur publication finale, le coût moyen annualisé pour chaque exploitant serait de 6 000 \$ sur 10 ans, en partant du principe que chaque exploitant possède en moyenne deux ou trois aéronefs et que la conformité est atteinte dans les 6 ans suivant la publication des modifications. Néanmoins, Transports Canada croit qu'un calendrier de mise en œuvre s'étalant sur 4 ans est acceptable, étant donné qu'il est probable que d'autres travaux d'entretien soient requis sur les aéronefs visés dans les 4 ans dans le cadre desquels le CVR pourrait être installé. De plus, la FAA a déjà établi un précédent de 4 ans. En outre, le coût du CVR et de son installation ne représente qu'une fraction du coût par rapport à l'entretien d'un aéronef sur tout son cycle de service. Selon le modèle de l'aéronef, la révision d'un moteur peut coûter entre 250 000 \$ et 2,1 millions de dollars.

Transport Canada does not consider a six-year implementation time frame as a flexible option since ICAO and the aviation community internationally has been looking at piecemeal changes since 2001 (i.e. for new aircraft designs). A six-year delay from the *Canada Gazette*, Part II, publication date represents an overly lengthy delay for implementation given the relatively small cost relief the flexibility option would lend.

Transports Canada ne considère pas qu'un calendrier de mise en œuvre sur six ans s'avère une option flexible puisque l'OACI ainsi que la communauté internationale de l'aviation considèrent les modifications à la pièce depuis 2001 (par exemple la conception de nouveaux appareils). Un délai de six ans à compter de la date de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* représente un délai beaucoup trop long pour la mise en œuvre, compte tenu du faible allègement des coûts que cette option offrirait.

#### Regulatory flexibility analysis statement

The initial option has an implementation (compliance) time frame of four years where the flexibility option has an implementation (compliance) time frame of six years.

#### Énoncé d'analyse de flexibilité réglementaire

L'option initiale consiste en un calendrier de mise en œuvre (conformité) sur quatre ans, alors que l'option flexible consiste en un calendrier de mise en œuvre (conformité) sur six ans.

	Initial Option		Flexible Option	
	Annualized average (\$)	Present value (\$)	Annualized average (\$)	Present value (\$)
Short description	All businesses have the same compliance time.		Small businesses have two extra years to comply.	
Number of small businesses impacted	134		134	
Compliance costs (itemize if appropriate)	1.2 million	8.5 million	0.8 million	5.7 million
Administrative costs (itemize if appropriate)	N/A	N/A	N/A	N/A
Total costs (all small businesses)	1.2 million	8.5 million	0.8 million	5.7 million
Total cost per small business	9,000	63,000	6,000	42,000
Risk considerations	The distribution of aircraft requiring the CVR and RIPS among small businesses is not even.		The distribution of aircraft requiring the CVR and RIPS among small businesses is not even.	

Note: 1. Costs have been estimated using the Standard Cost Model. Detailed calculations are available upon request.

Note: 2. The time period of the analysis is 10 years. The price of the CVR and RIPS installation is \$30,000 per aircraft in 2016 Canadian dollars.

	Option initiale		Option flexible	
	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Brève description	Toutes les entreprises ont le même délai de mise en conformité.		Les petites entreprises ont deux années supplémentaires pour se conformer.	
Nombre de petites entreprises touchées	134		134	
Coûts de conformité (ventilation si nécessaire)	1,2 M\$	8,5 M\$	0,8 M\$	5,7 M\$
Coûts d'administration (ventilation si nécessaire)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Coûts totaux (toutes les petites entreprises)	1,2 M\$	8,5 M\$	0,8 M\$	5,7 M\$
Coût total par petite entreprise	9 000 \$	63 000 \$	6 000 \$	42 000 \$

	<b>Option initiale</b>	<b>Option flexible</b>
Facteurs de risque	La répartition des aéronefs nécessitant les CVR et RIPS parmi les petites entreprises n'est pas homogène.	La répartition des aéronefs nécessitant les CVR et RIPS parmi les petites entreprises n'est pas homogène.

Remarque 1 : Les coûts ont été estimés à l'aide de la méthode de calcul des coûts standard. Des calculs détaillés sont disponibles sur demande.

Remarque 2 : La période d'horizon de l'analyse est de 10 ans. Les frais d'installation d'un CVR et d'une RIPS sont de 30 000 \$ par aéronef en dollars canadiens de 2016.

## Consultation

### *Notice of Proposed Amendment*

Members of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) were consulted on the regulatory amendments through a Notice of Proposed Amendment in the fall of 2011. In light of the feedback received from CARAC members, a risk assessment was conducted early in 2012. The focus of the risk assessment was to determine the scope and the population of aircraft subject to the proposed requirements taking into consideration the fact that the ICAO SARPs include a standard that requires a two-hour CVR for existing large commercial aeroplanes and helicopters, and a recommended practice to include a broader population of commercial aeroplanes and small helicopters.

There was low opposition during the 2012 risk assessment meetings from the stakeholders in attendance which included representatives from Transport Canada, the Air Canada Pilots Association, the Helicopter Association of Canada (HAC), the Association québécoise du transport aérien, the Air Transport Association of Canada, the TSB and the Aerospace Industries Association of Canada. However, one stakeholder did express a concern with the economic burden of CVR enhancements on non-transport helicopters and stated that the proposed risk mitigating features such as longer CVR recording times are unnecessary due to the shorter flying times for non-transport helicopters. These comments were taken into consideration, and the regulatory amendments do not include non-transport helicopters.

Another stakeholder expressed a concern regarding the retrofit time for smaller operators and requested that retrofit requirements be phased in by operating type. Transport Canada is of the view that deviating from the four-year time frame the FAA already codified is not warranted due to the now readily available CVR installation designs and parts.

## Consultation

### *Avis de proposition de modification*

Les membres du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont été consultés par rapport aux modifications réglementaires au moyen d'un Avis de proposition de modification à l'automne 2011. À la lumière de la rétroaction obtenue des membres du CCRAC, une évaluation des risques a été menée au début de 2012. L'évaluation des risques avait pour but premier de déterminer la portée et aussi le nombre d'aéronefs assujettis aux exigences proposées en tenant compte du fait que les SARP de l'OACI incluent une norme qui exige un CVR d'une capacité d'enregistrement de deux heures pour les grands avions commerciaux et hélicoptères, et une pratique recommandée visant à inclure un nombre toujours grandissant d'aéronefs commerciaux et de petits hélicoptères.

Les réunions portant sur l'évaluation des risques en 2012 ont permis de constater une faible opposition et compaient des représentants de Transports Canada, de l'Association des pilotes d'Air Canada, de la Helicopter Association of Canada (HAC), de l'Association québécoise du transport aérien, de l'Association du transport aérien du Canada, du BST et de l'Association des industries aérospatiales du Canada. Toutefois, un intervenant s'est dit préoccupé par le fardeau économique de la modernisation des CVR pour les hélicoptères autres que dans la catégorie transport et a indiqué que les caractéristiques d'atténuation des risques proposées, comme la prolongation de la durée d'enregistrement des CVR, ne sont pas nécessaires en raison des temps de vol plus courts pour ces hélicoptères. Les commentaires ont été pris en compte et les modifications réglementaires excluent les hélicoptères autres que dans la catégorie transport.

Un second intervenant a fait part d'une inquiétude par rapport au temps consacré par les petits exploitants à la modernisation et a demandé à ce que les exigences de modernisation soient mises en œuvre progressivement selon le type d'exploitation. Transports Canada est d'avis que s'écarter du calendrier de quatre ans de la FAA des États-Unis ne serait pas justifié puisque les pièces et les dispositifs requis pour l'installation des CVR sont déjà disponibles.



### *Prepublication in the Canada Gazette, Part I*

The amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on December 23, 2017, followed by a 30-day comment period. Two comments were received.

The first comment acknowledged and supported the decision of Transport Canada to exclude non-transport helicopters from the scope of the amended Regulations.

The second comment recommended a change to Standard 625 — *Aircraft equipment and Maintenance* of the *General Operating and Flight Rules Standards*, under Appendix C, item 15. In particular, it was recommended that the term “test procedure” for intelligibility checks undertaken during the routine maintenance of CVR and data-link records (DLR) be defined so as to limit access to CVR information for TSB accident investigation purposes only. Transport Canada carefully considered the comment and determined that it was beyond the scope of the current amendments. The amendments introduce new design and operational requirements, which do not affect the existing requirements contained in Standard 625, Appendix C. The intelligibility check of each CVR is conducted after a maintenance flight test has been undertaken and as a result, this procedure is not privy to conversations recorded on the CVR from a previous flight. Moreover, the privilege and privacy afforded to on-board recordings from the flight deck of an aircraft are governed and protected by the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*.<sup>4</sup>

### **Rationale**

The costs of \$30,000 per CVR/RIPS unit and installation may be an overestimate for some types of aeroplanes. A transport category aeroplane manufacturer has estimated that for their jet aeroplanes, the CVR/RIPS installations costs may vary between \$26,500 and \$35,000. These estimates do not take into account the availability of combined CVR/RIPS units. The CVR/RIPS installation costs

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

Les modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 23 décembre 2017, ce qui a été suivi d'une période de commentaires de 30 jours. Nous avons reçu deux commentaires.

Le premier commentaire appuyait la décision de Transports Canada d'exclure les hélicoptères qui ne sont pas dans la catégorie transport de la portée des modifications réglementaires.

Le second commentaire recommandait une modification à la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs* qui figurent à l'article 15 de l'appendice C. Il recommandait particulièrement que l'expression « procédure d'essai », visant à vérifier l'intelligibilité des paroles, entreprise lors de l'entretien courant du CVR et des systèmes d'enregistrement de communications par liaison de données (DLR), soit définie afin de limiter l'accès aux données du CVR uniquement à des fins d'enquête sur accident du BST. Transports Canada a sérieusement pris en considération le commentaire et a déterminé qu'il sortait du cadre des modifications actuelles. Les modifications introduisent de nouvelles exigences opérationnelles et sur le plan de la conception, qui n'ont pas d'effet sur les exigences actuelles énoncées à l'appendice C de la norme 625. La vérification d'intelligibilité de chaque CVR est effectuée après un essai de fonctionnement en vol après maintenance et, par conséquent, cette procédure ne permet pas de prendre connaissance des conversations enregistrées par le CVR lors d'un vol précédent. De plus, la protection des renseignements et des enregistrements de bord du poste de pilotage d'un aéronef est régie par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*.<sup>4</sup>

### **Justification**

Le coût de 30 000 \$ par CVR et RIPS, installation comprise, pourrait être surestimé pour certains types d'aéronefs. Un constructeur d'avions de la catégorie transport a estimé que, pour ses avions à réaction, les coûts d'installation d'un CVR/RIPS pourraient varier de 26 500 à 35 000 \$. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la disponibilité des CVR et des RIPS combinés. Les coûts d'installation des

<sup>4</sup> Subsection 28(2) of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* provides that “(2) Every on-board recording is privileged and, except as provided by this section, no person, including any person to whom access is provided under this section, shall (a) knowingly communicate an on-board recording or permit it to be communicated to any person; or (b) be required to produce an on-board recording or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings.”

<sup>4</sup> Le paragraphe 28(2) de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* indique que : « (2) Les enregistrements de bord sont protégés. Sauf disposition contraire du présent article, nul ne peut, notamment s'il s'agit de personnes qui y ont accès au titre de cet article : a) sciemment, les communiquer ou les laisser communiquer; b) être contraint de les produire ou de témoigner à leur sujet lors d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre. »

of smaller six passenger aeroplanes for instance are assumed to be less than for larger jets.

### **Regulatory cooperation**

By mandating the upgrading of CVRs and RIPS to those remaining non-compliant aircraft, Canada will now meet its obligations as a member of ICAO. The amended Regulations will also minimize regulatory differences by aligning the CARs with the U.S. FAA standards in Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations*, although the FAA standards do not mandate the installation of RIPS on aircraft manufactured before the introduction of the ICAO standards. In addition, the TSB's recommendations will now be satisfied and cost savings may be possible if an accident investigation were to take less time due to CVR and RIPS improvements. Fewer accidents may occur as the result of safety improvements made possible by accident investigation safety recommendations hinging on voice recordings from the increased CVR recording capability and RIPS.

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

The implementation time frame is four years from the publication of the amended Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. The associated standards will be made available upon publication of the amended Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, and distributed to CARAC members. Oversight will be incorporated into the existing surveillance plans. These amendments will be enforced through the assessment of monetary penalties and any other applicable recourse under the *Aeronautics Act*.

### **Contact**

Chief  
Regulatory Affairs (AARBH)  
Civil Aviation  
Safety and Security Group  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059  
Fax: 613-990-1198  
Email: [carrac@tc.gc.ca](mailto:carrac@tc.gc.ca)  
Website: [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

CVR et des RIPS dans les petits avions pour six passagers par exemple devraient être moindres que pour les avions à réaction plus gros.

### **Coopération en matière de réglementation**

En rendant obligatoire la modernisation des CVR et des RIPS dans les aéronefs non conformes, le Canada respectera ses obligations à titre de membre de l'OACI. Le règlement modifié permettra également de réduire au minimum les différences en matière de réglementation en alignant le RAC sur les normes du titre 14 du *Code of Federal Regulations* de la FAA des États-Unis, bien que les normes de la FAA n'exigent pas l'installation de RIPS sur les aéronefs construits avant la date d'entrée en vigueur des normes de l'OACI. De plus, les recommandations du BST seront appliquées et les coûts pourraient être réduits si l'enquête sur un accident prend moins de temps en raison des améliorations apportées aux CVR et aux RIPS. Il pourrait survenir moins d'accidents à la suite des améliorations à la sécurité rendues possibles grâce aux recommandations concernant les enquêtes sur les accidents et la sécurité des transports qui reposent sur l'enregistrement des conversations, grâce aux capacités améliorées d'enregistrement des CVR et aux RIPS.

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

Le calendrier de mise en œuvre s'étale sur quatre ans à compter de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les normes s'y rattachant seront rendues disponibles dès la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et seront distribuées aux membres du CCRAC. Un contrôle sera intégré dans les plans de surveillance existants. Le respect des modifications sera imposé au moyen de sanctions pécuniaires et de tout autre recours applicable en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

### **Personne-ressource**

Chef  
Affaires réglementaires (AARBH)  
Aviation civile  
Groupe Sécurité et sûreté  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059  
Télécopieur : 613-990-1198  
Courriel : [carrac@tc.gc.ca](mailto:carrac@tc.gc.ca)  
Site Web : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Appendix A: Small Business Lens Checklist**

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Department of Transport

2. Title of the regulatory proposal:

*Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)*3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II? *Canada Gazette*, Part I *Canada Gazette*, Part II**A. Small business regulatory design**

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communication is made through Transport Canada's CARAC process in which industry associations are informed, which in turn inform their members.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced. The impacted businesses are familiar with the supplemental type certificate (STC) process.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No information is collected; the compliance check will be made through TC's regular surveillance program.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The sale of used aircraft internationally will not depend on whether or not an aircraft is equipped with an updated CVR, however, with the ICAO alignment, it could be stated that trade will not be impeded.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No other department collects aircraft equipment compliance information.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced. The impacted businesses are familiar with the STC process.				

II	Simplification and streamlining — <i>Continued</i>	Yes	No	N/A
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The existing STC process is not changing.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No reporting is required by the Regulations. Compliance will be monitored as per TC's existing surveillance programs.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The STC process is not changing. Northern airlines have raised issues as per the RIAS. Remote operators have maintenance hangars where the STC process can take place or the aircraft is moved to where their maintenance normally takes place. In terms of communication regarding the Regulations — they are well served by the Northern Air Transport Association (NATA).				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
New regulatory authorizations are not being introduced.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The contact point for small businesses are TC regional offices.				

## B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions;</li> <li>• Performance-based standards;</li> <li>• Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option);</li> <li>• Reduced compliance costs;</li> <li>• Reduced fees or other charges or penalties;</li> <li>• Use of market incentives;</li> <li>• A range of options to comply with requirements, including lower-cost options;</li> <li>• Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and</li> <li>• Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently.</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
See the "Small business lens" section of the RIAS.				
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option? Use the Regulatory Cost Calculator to quantify and monetize administrative and compliance costs and include the completed calculator in your submission to TBS-RAS.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>IV</b>	<b>Regulatory flexibility analysis – <i>Continued</i></b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>N/A</b>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No air operator identified themselves as a small business due to financial privacy or because they do not know what constitutes a small business as per Treasury Board Secretariat terms. The small businesses are however represented by NATA and the HAC, which provide feedback.				
<b>V</b>	<b>Reverse onus</b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>N/A</b>
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Appendice A : Liste de vérification de la lentille des petites entreprises**

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Ministère des Transports

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement modifiant le Règlement de l'Aviation canadien (Parties I et VI — enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)

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

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part? (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les communications sont effectuées dans le cadre du processus du CCRAC de Transports Canada qui consiste à informer les associations de l'industrie qui, à leur tour, informent leurs membres.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire. Les entreprises touchées connaissent le processus entourant la délivrance du certificat de type supplémentaire (STC).				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune donnée ne sera recueillie; la vérification de la conformité sera effectuée au moyen du programme de surveillance normal de Transports Canada.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La vente d'aéronefs usagés à l'échelle internationale ne dépendra pas du fait que l'aéronef soit muni ou non d'un CVR modernisé; par contre, à la suite de l'harmonisation avec les normes de l'OACI, on peut affirmer que le commerce ne sera pas entravé.				
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun autre ministère ne recueille des données relativement à la conformité de l'équipement de bord.				

II	<b>Simplification et rationalisation (suite)</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire. Les entreprises touchées connaissent le processus STC.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le processus STC actuel ne sera pas modifié.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le Règlement n'exige aucun rapport. La vérification de la conformité sera effectuée au moyen des programmes de surveillance existants de Transports Canada.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire.				
III	<b>Mise en œuvre, conformité et normes de service</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le processus STC ne sera pas modifié. Des compagnies aériennes du Nord ont des préoccupations comme l'indique le RÉIR. Les exploitants éloignés possèdent des hangars d'entretien où le processus STC peut être effectué ou peuvent déplacer l'aéronef à l'endroit où s'effectue normalement l'entretien. Concernant la communication sur le Règlement, ils sont bien informés par la Northern Air Transport Association (NATA).				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune nouvelle autorisation réglementaire ne sera instaurée.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les bureaux régionaux de Transports Canada sont les points de contact pour les petites entreprises.				

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

<b>IV</b>	<b>Analyse de flexibilité réglementaire</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
1.	<p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires;</li> <li>• Recours à des normes axées sur le rendement;</li> <li>• Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option);</li> <li>• Réduction des coûts de conformité;</li> <li>• Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités;</li> <li>• Utilisation d'incitatifs du marché;</li> <li>• Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts;</li> <li>• Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre;</li> <li>• Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment.</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Consulter la section « Lentille des petites entreprises » du RÉIR.				
2.	<p>Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?</p> <p>Utiliser le Calculateur des coûts réglementaires afin de quantifier et de monétiser les coûts administratifs et de conformité et joindre le tableur rempli du Calculateur à la présentation au Secteur des affaires réglementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SAR du SCT).</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<p>Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	<p>Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun des exploitants aériens ne s'est désigné comme étant une petite entreprise pour préserver la confidentialité des informations financières ou par ignorance de ce qui constitue une petite entreprise selon le Secrétariat du Conseil du Trésor. Par contre, les petites entreprises sont représentées par la NATA et la HAC qui fournissent une rétroaction.				
<b>V</b>	<b>Inversion de la charge de la preuve</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
1.	<p>Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## Registration

SOR/2019-131 May 10, 2019

FIRST NATIONS COMMERCIAL AND INDUSTRIAL  
DEVELOPMENT ACT  
DOMINION WATER POWER ACT

P.C. 2019-480 May 9, 2019

Whereas the Black Lake First Nation has requested by resolution of its council that the Minister of Indian Affairs and Northern Development recommend to the Governor in Council the making of the annexed Regulations and, in accordance with paragraph 5(1)(a) of the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*<sup>a</sup>, the Minister has received that resolution;

Whereas the Black Lake First Nation is a first nation within the meaning of the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*<sup>a</sup>;

Whereas the purpose of the annexed Regulations is to ensure that the laws set out in Schedule 2 to the annexed Regulations apply as federal law to the project, within the limits of federal constitutional authority;

Whereas the annexed Regulations specify provincial officials by whom, and provincial bodies by which, powers may be exercised or duties are to be performed;

And whereas, in accordance with paragraph 5(1)(b) of the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*<sup>a</sup>, an agreement has been concluded between the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the Province of Saskatchewan and the council of the Black Lake First Nation for the administration and enforcement of the annexed Regulations by those provincial officials and bodies;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 3<sup>b</sup> of the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*<sup>a</sup> and paragraph 15(d) of the *Dominion Water Power Act*<sup>c</sup>, makes the annexed *Black Lake First Nation Water Power Regulations*.

## Enregistrement

DORS/2019-131 Le 10 mai 2019

LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ET  
INDUSTRIEL DES PREMIÈRES NATIONS  
LOI SUR LES FORCES HYDRAULIQUES DU CANADA

C.P. 2019-480 Le 9 mai 2019

Attendu que la Première Nation de Black Lake a demandé, par résolution de son conseil, à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de recommander au gouverneur en conseil la prise du règlement ci-après et que, conformément à l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*<sup>a</sup>, la ministre a reçu du conseil cette résolution;

Attendu que la Première Nation de Black Lake est une première nation au sens de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*<sup>a</sup>;

Attendu que le règlement ci-après vise à faire en sorte que les textes législatifs visés à l'annexe 2 de ce règlement s'appliquent au projet à titre de règles de droit fédéral, dans les limites des compétences constitutionnelles fédérales;

Attendu que le règlement ci-après confère des attributions à des fonctionnaires et organismes provinciaux;

Attendu que, conformément à l'alinéa 5(1)b) de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*<sup>a</sup>, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, la province de la Saskatchewan et le conseil de la Première Nation de Black Lake ont conclu un accord au sujet de la mise en œuvre et du contrôle d'application du règlement par ces fonctionnaires et organismes provinciaux,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 3<sup>b</sup> de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*<sup>a</sup> et de l'alinéa 15d) de la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*, ci-après.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 53<sup>b</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 63<sup>c</sup> R.S., c. W-4<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 53<sup>b</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 63<sup>c</sup> L.R., ch. W-4

## Black Lake First Nation Water Power Regulations

### Interpretation

#### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**incorporated laws** means the statutes and regulations of Saskatchewan, or the portions of them, that are set out in Schedule 2, as amended from time to time and as adapted by sections 13 to 34. (*texte législatif incorporé*)

**project** means the construction, modification, operation, decommissioning, reclamation and abandonment of hydroelectric facilities on the project lands and the generation of electricity from the water power available within those lands. (*projet*)

**project lands** means the lands of the Black Lake First Nation Chicken Reserve No. 224 that are set out in Schedule 1. (*terres du projet*)

#### Provincial – *The Interpretation Act, 1995*

**2** The incorporated laws are to be interpreted in accordance with the Saskatchewan statute *The Interpretation Act, 1995*, S.S. 1995, c. I-11.2, as amended from time to time, and, for that purpose, references to “enactment” in that Act are to be read to include the incorporated laws.

#### Other expressions

**3** For greater certainty, the adaptations in sections 13 to 34 are to be interpreted to be part of the incorporated laws to which they apply.

### Application of Laws

#### Incorporation by reference

**4** Subject to section 5, the incorporated laws apply to the project.

#### Restriction – laws in force

**5 (1)** A provision of an incorporated law applies only if the provision of the law of Saskatchewan that it incorporates is in force.

#### Restriction – limits of authority

**(2)** For greater certainty, an incorporated law applies only to the extent that it is within the limits of federal constitutional authority.

## Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake

### Définitions et interprétation

#### Définitions

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

**projet** La construction, la modification, l'exploitation, la désaffectation, la restauration et l'abandon d'installations hydroélectriques sur les terres du projet ainsi que la production d'électricité à l'aide des forces hydrauliques se trouvant sur ces terres. (*projet*)

**terres du projet** Les terres de la réserve Chicken n° 224 de la Première Nation de Black Lake visées à l'annexe 1. (*project lands*)

**texte législatif incorporé** Tout ou partie d'une loi ou d'un règlement de la Saskatchewan visé à l'annexe 2, avec ses modifications successives et compte tenu des adaptations prévues aux articles 13 à 34. (*incorporated laws*)

#### *The Interpretation Act, 1995* de la province

**2** Les textes législatifs incorporés sont interprétés conformément à la loi de la Saskatchewan intitulée *The Interpretation Act, 1995*, S.S. 1995, ch. I-11.2, avec ses modifications successives, et, à cette fin, la mention de « enactment » dans cette loi vaut également mention des textes législatifs incorporés.

#### Autres termes

**3** Il est entendu que les adaptations prévues aux articles 13 à 34 sont interprétées comme faisant partie des textes législatifs incorporés auxquels elles s'appliquent.

### Application des textes législatifs

#### Incorporation par renvoi

**4** Sous réserve de l'article 5, les textes législatifs incorporés s'appliquent au projet.

#### Restriction – texte en vigueur

**5 (1)** La disposition d'un texte législatif incorporé ne s'applique que si la disposition du texte législatif de la Saskatchewan qui est incorporé est en vigueur.

#### Restriction – limites des compétences

**(2)** Il est entendu que les textes législatifs incorporés ne s'appliquent que dans les limites des compétences constitutionnelles fédérales.

**Incorporation of procedural matters**

**6 (1)** Unless otherwise provided and subject to any adaptations set out in sections 13 to 34, the following are to conform to the laws of Saskatchewan, whether or not those laws have been set out in Schedule 2:

- (a) the enforcement of incorporated laws;
- (b) the prosecution of an offence, or any other proceedings, in relation to the contravention of an incorporated law;
- (c) the review or appeal of an action or decision taken, or of a failure to take an action that could have been taken, under an incorporated law; and
- (d) the delivery of notices or the service of documents in relation to an action to be taken under an incorporated law.

**Related powers**

**(2)** For the purposes of subsection (1), a person or body that has a power, duty or function under a law of Saskatchewan has the same power, duty or function in respect of any actions taken under that subsection.

**Offences and penalties**

**7 (1)** If contravention of a law of Saskatchewan that is incorporated in these Regulations is an offence under the laws of Saskatchewan, contravention of the incorporated law is also an offence and is subject to the same penalties as under the laws of Saskatchewan.

**Violations and administrative monetary penalties**

**(2)** If contravention of a law of Saskatchewan that is incorporated in these Regulations is a violation under the laws of Saskatchewan, contravention of the incorporated law is also a violation and is subject to the same administrative monetary penalties as under the laws of Saskatchewan.

**Financial requirements under lease**

**8** If the incorporated laws require a cash deposit or other financial security to be given, those requirements do not displace, but instead apply in addition to, the requirements of any lease of the project lands in relation to cash deposits or other financial security.

**Incorporation des questions de procédure**

**6 (1)** Sauf disposition contraire et sous réserve des adaptations prévues aux articles 13 à 34, doivent être conformes aux textes législatifs de la Saskatchewan, que ceux-ci soient visés ou non à l'annexe 2 :

- a) le contrôle d'application des textes législatifs incorporés;
- b) la poursuite ou toute autre procédure intentée à l'égard de la contravention d'un texte législatif incorporé;
- c) le contrôle ou l'appel visant la prise d'une mesure ou d'une décision ou l'omission de prendre une mesure qui aurait pu être prise, en vertu d'un texte législatif incorporé;
- d) la fourniture d'avis ou la signification de documents relativement à une mesure à prendre en vertu d'un texte législatif incorporé.

**Attributions connexes**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), la personne ou l'organisme à qui des attributions sont conférées par un texte législatif de la Saskatchewan a les mêmes attributions relativement à toutes les mesures prises en vertu de ce paragraphe.

**Infractions et peines**

**7 (1)** Lorsque la contravention à un texte législatif de la Saskatchewan incorporé dans le présent règlement constitue une infraction aux termes de la législation de cette province, la contravention au texte législatif incorporé constitue aussi une infraction et est passible de la même peine que celle que prévoit cette législation.

**Violations et sanctions administratives pécuniaires**

**(2)** Lorsque la contravention à un texte législatif de la Saskatchewan incorporé dans le présent règlement constitue une violation aux termes de la législation de cette province, la contravention au texte législatif incorporé constitue aussi une violation et est passible de la même sanction administrative pécuniaire que celle que prévoit cette législation.

**Exigences financières au titre d'un bail**

**8** Lorsque des textes législatifs incorporés exigent le versement d'un dépôt en espèces ou la remise d'une autre garantie financière, ces exigences ne remplacent pas les exigences du bail visant les terres du projet relativement aux dépôts en espèces ou à d'autres garanties financières, mais elles s'y ajoutent.

## Inapplicable Federal Regulations

### Exclusion

**9** The *Dominion Water Power Regulations*, the *Indian Reserve Waste Disposal Regulations* and the *Indian Timber Regulations* do not apply to the project.

## Use and Occupation of Land

### Lease, permit or easement

**10** The Minister of Indian Affairs and Northern Development may issue leases or permits or grant easements for the purpose of carrying out the project.

## Water Rental

### Payment

**11 (1)** The water rentals required to be paid in respect of the project under *The Water Power Rental Regulations*, as incorporated and adapted by these Regulations, are to be paid in the following proportions:

- (a) 50% to the Water Security Agency or its successor; and
- (b) 50% to Her Majesty in right of Canada.

### Use and benefit

**(2)** The water rentals paid to Her Majesty in right of Canada are to be for the use and benefit of the Black Lake First Nation.

## Transitional Provision

### Survival of rights

**12** Any licences, permits, authorizations, orders or exemptions — including any amendments to them — issued by a provincial official in relation to the project before the day on which these Regulations come into force are to be considered to have been issued under these Regulations and to be valid for the purposes of these Regulations.

## Non-application de règlements fédéraux

### Exclusion

**9** Le *Règlement sur les forces hydrauliques du Canada*, le *Règlement sur la destruction des déchets dans les réserves indiennes* et le *Règlement sur le bois des Indiens* ne s'appliquent pas à l'égard du projet.

## Utilisation et occupation des terres

### Baux, servitudes et permis

**10** Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut accorder des baux et des servitudes et délivrer des permis pour les fins du projet.

## Droits

### Paiement

**11 (1)** Les droits pour l'utilisation de l'eau à l'égard du projet sont à payer aux termes du règlement intitulé *The Water Power Rental Regulations*, tel qu'il est incorporé et adapté par le présent règlement, comme suit :

- a) cinquante pour cent à la Water Security Agency ou à toute entité qui lui succède;
- b) cinquante pour cent à Sa Majesté du chef du Canada.

### Usage et profit

**(2)** Les droits payés à Sa Majesté du chef du Canada sont à l'usage et au profit de la Première Nation de Black Lake.

## Disposition transitoire

### Maintien des droits

**12** Les licences, les permis, les autorisations, les directives et les exemptions — y compris les modifications qui y ont été apportées — délivrés ou donnés par un fonctionnaire provincial relativement au projet avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont considérés comme ayant été délivrés ou donnés en vertu du présent règlement et comme valides pour l'application de celui-ci.

## Adaptations Applicable to Incorporated Laws

### Statutes and regulations of Saskatchewan

**13** Unless otherwise indicated, the statutes and regulations referred to in sections 18 to 34 are statutes and regulations of Saskatchewan.

### Reference to Crown

**14** For greater certainty, in the incorporated laws,

- (a) “Crown” does not include Her Majesty in right of Canada;
- (b) “Crown lands” and “Crown mineral lands” do not include the project lands; and
- (c) a “Crown disposition” does not include a disposition by Her Majesty in right of Canada.

### Interpretation of incorporated laws

**15 (1)** Incorporated laws are to be read without reference to any of the following:

- (a) spent provisions;
- (b) provisions appointing a person, providing for the remuneration of a person, or establishing or continuing a provincial body, program, fund or registry;
- (c) provisions relating to the internal management of a provincial body;
- (d) provisions requiring or authorizing money to be spent from the General Revenue Fund of Saskatchewan or from other funds administered by Saskatchewan;
- (e) provisions authorizing the Lieutenant-Governor in Council, a provincial Minister or a provincial body to make regulations of general application except to the extent required to make the regulations set out in Schedule 2;
- (f) provisions authorizing any person or provincial official or body to expropriate any interest in lands; and
- (g) provisions authorizing or imposing a tax or granting or authorizing a tax credit.

## Dispositions générales d’adaptation des textes législatifs incorporés

### Lois et règlements de la Saskatchewan

**13** Sauf indication contraire, les lois et règlements mentionnés aux articles 18 à 34 sont des lois et règlements de la Saskatchewan.

### Mention de la Couronne

**14** Il est entendu que dans les textes législatifs incorporés :

- a) la mention « Crown » n’inclut pas Sa Majesté du chef du Canada;
- b) les mentions « Crown lands » et « Crown mineral lands » n’incluent pas les terres du projet;
- c) la mention « Crown disposition » n’inclut pas une disposition par Sa Majesté du chef du Canada.

### Interprétation des textes législatifs incorporés

**15 (1)** Pour l’interprétation des textes législatifs incorporés, il n’est pas tenu compte :

- a) des dispositions périmées;
- b) des dispositions nommant une personne ou fixant la rémunération d’une personne ni des dispositions établissant ou reconduisant un organisme provincial, un programme provincial, un fonds provincial ou un registre provincial;
- c) des dispositions portant sur l’administration interne d’un organisme provincial;
- d) des dispositions exigeant ou autorisant des paiements sur le Trésor de la Saskatchewan ou sur d’autres fonds gérés par la Saskatchewan;
- e) des dispositions autorisant le lieutenant-gouverneur en conseil, un ministre provincial ou un organisme provincial à prendre un règlement d’application générale, sauf dans la mesure où cela est nécessaire à la prise des règlements mentionnés à l’annexe 2;
- f) des dispositions autorisant une personne, un fonctionnaire provincial ou un organisme provincial à exproprier tout intérêt dans les terres;
- g) des dispositions autorisant l’imposition d’une taxe ou d’un impôt — ou imposant une taxe ou un impôt —, ou accordant un crédit d’impôt ou en autorisant l’octroi.

**Interpretation of incorporated laws****(2)** Despite paragraph (1)(b),

**(a)** a person appointed to a position under a law of Saskatchewan that has been incorporated by reference in these Regulations is considered to have been appointed to the same position for the purposes of these Regulations for as long as that person remains in that position under the law of Saskatchewan; and

**(b)** a provincial body, program, fund or registry established or continued under a law of Saskatchewan that has been incorporated by reference in these Regulations is considered to have been established or continued for the purposes of these Regulations.

**Specified persons, officials and bodies**

**(3)** For greater certainty, a person, provincial official or provincial body that has a power, duty or function under a law of Saskatchewan incorporated by reference in these Regulations has the same power, duty or function under these Regulations, subject to the adaptations set out in sections 18 to 34.

**Interpretation of incorporated laws**

**(4)** For greater certainty, if a law of Saskatchewan is adapted by these Regulations, a reference to that law in an incorporated law, or in any notice, form, instrument or other document issued under an incorporated law, is to be read as a reference to that law as adapted by these Regulations.

**Limitation on searches and inspections**

**16** A power to conduct searches or inspections under an incorporated law, including the power to enter a place, does not include a power to enter or search, or to inspect anything in, a federal government office, without the consent of the person who is or appears to be in charge of that office.

**Limitation on production of documents**

**17** A power to seize, remove or compel the production of documents under an incorporated law does not include a power to seize, remove or compel the production of a document in the possession of the federal government, without the consent of the person in possession of the document.

**Interprétation des textes législatifs incorporés****(2)** Malgré l'alinéa (1)b) :

**a)** la personne nommée à un poste en vertu d'un texte législatif incorporé par renvoi au présent règlement est considérée comme ayant été nommée au même poste pour l'application du présent règlement tant qu'elle continue à occuper le poste en vertu de ce texte;

**b)** l'organisme provincial, le programme provincial, le fonds provincial ou le registre provincial établi ou reconduit en vertu d'un texte législatif incorporé par renvoi au présent règlement est considéré comme ayant été établi ou reconduit pour l'application du présent règlement.

**Personne, fonctionnaire ou organisme désigné**

**(3)** Il est entendu que la personne, le fonctionnaire provincial ou l'organisme provincial à qui des attributions sont conférées par un texte législatif incorporé par renvoi au présent règlement a les mêmes attributions en vertu du présent règlement, sous réserve des adaptations prévues aux articles 18 à 34.

**Interprétation des textes législatifs incorporés**

**(4)** Il est entendu que, si un texte législatif de la Saskatchewan est adapté par le présent règlement, la mention de ce texte dans un texte législatif incorporé ou dans un avis, un formulaire, un instrument ou dans tout autre document établi en vertu d'un texte législatif incorporé, vaut mention de ce texte avec les adaptations prévues au présent règlement.

**Restriction concernant les fouilles et les inspections**

**16** Le pouvoir de faire des fouilles ou des inspections en vertu d'un texte législatif incorporé, notamment celui d'entrer dans un lieu, ne permet pas d'entrer, de faire une fouille ou d'inspecter quoi que ce soit dans un bureau de l'administration fédérale sans le consentement de la personne qui est ou semble être responsable du bureau.

**Restriction concernant la production de documents**

**17** Le pouvoir de saisir ou d'emporter des documents ou d'en exiger la production en vertu d'un texte législatif incorporé ne permet pas de le faire à l'égard d'un document qui est en la possession de l'administration fédérale sans le consentement de la personne qui en a la possession.

## Adaptations to Incorporated Laws

### The Environmental Management and Protection Act, 2010

#### Adaptation to subsection 13(2)

**18** In subsection 13(2) of *The Environmental Management and Protection Act, 2010*, a reference to “owner” is to be read as a reference to Her Majesty in right of Canada and the Black Lake First Nation.

#### Adaptation to subsection 34(2)

**19 (1)** Subsection 34(2) of the Act is to be read as follows:

**(2)** If the minister is satisfied that any sewage works will adversely affect any land other than the project lands, the minister shall provide a written request to the permit holder requiring the permit holder to:

- (a)** in respect of lands other than reserve lands,
  - (i)** obtain from the registered owner of the other land, an easement, in the prescribed form,
  - (ii)** obtain from any other person having a registered interest in the land mentioned in subclause (i) a consent to the granting of the easement,
  - (iii)** apply to the Registrar of Titles to register the easement against the titles to the affected lands; and
- (b)** in respect of reserve lands situated outside the project lands, obtain an easement pursuant to the *Indian Act*.

#### Adaptation to subsection 34(4)

**(2)** In subsection 34(4) of the Act, a reference to “subsection (2)” is to be read as a reference to “clause (2)(a)”.

#### Adaptation to paragraph 50(1)(a)

**20** Paragraph 50(1)(a) of the Act is to be read as follows:

- (a)** on any land that is owned by another person or the Crown or on the project lands or any other Black Lake reserve lands; or

## Adaptations des textes législatifs incorporés

### The Environmental Management and Protection Act, 2010

#### Adaptation du paragraphe 13(2)

**18** Au paragraphe 13(2) de la loi intitulée *The Environmental Management and Protection Act, 2010*, la mention « owner » vaut mention de Sa Majesté du chef du Canada et de la Première Nation de Black Lake.

#### Adaptation du paragraphe 34(2)

**19 (1)** Le paragraphe 34(2) de la même loi est réputé avoir le libellé suivant :

**(2)** If the minister is satisfied that any sewage works will adversely affect any land other than the project lands, the minister shall provide a written request to the permit holder requiring the permit holder to :

- (a)** in respect of lands other than reserve lands,
  - (i)** obtain from the registered owner of the other land, an easement, in the prescribed form,
  - (ii)** obtain from any other person having a registered interest in the land mentioned in subclause (i) a consent to the granting of the easement,
  - (iii)** apply to the Registrar of Titles to register the easement against the titles to the affected lands; and
- (b)** in respect of reserve lands situated outside the project lands, obtain an easement pursuant to the *Indian Act*.

#### Adaptation du paragraphe 34(4)

**(2)** Au paragraphe 34(4) de la même loi, la mention « subsection (2) » vaut mention de « clause (2)(a) ».

#### Adaptation de l’alinéa 50(1)a

**20** L’alinéa 50(1)(a) de la même loi est réputé avoir le libellé suivant :

- (a)** on any land that is owned by another person or the Crown or on the project lands or any other Black Lake reserve lands; or

## The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations

### Adaptation to paragraph 1-7(1)(a)

**21 (1)** In paragraph 1-7(1)(a) of Chapter B.1.1 of the Appendix to *The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations*, a reference to “owner” is to be read as a reference to Her Majesty in right of Canada and the Black Lake First Nation.

### Adaptation to paragraph 1-7(2)(a)

**(2)** In paragraph 1-7(2)(a) of Chapter B.1.1 of the Appendix to the Regulations, a reference to “owner of adjacent land” is to be read as a reference to Her Majesty in right of Canada and the Black Lake First Nation.

### Adaptation to paragraph 1-8(2)(a)

**22** In paragraph 1-8(2)(a) of Part 1 of Chapter B.1.2 of the Appendix to the Regulations, a reference to “owner” is to be read to include Her Majesty in right of Canada and the Black Lake First Nation.

### Adaptation to paragraphs 3-2(a) and 3-3(b)

**23** In paragraphs 3-2(a) and 3-3(b) of Part 3 of Chapter C.3.1 of the Appendix to the Regulations, a reference to “landowner” is to be read to include Her Majesty in right of Canada and the Black Lake First Nation.

## The Ground Water Regulations

### Adaptation to subsection 26(1)

**24** In subsection 26(1) of *The Ground Water Regulations*, a reference to “landowner” is to be read to include Her Majesty in right of Canada.

## The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations

### Adaptation to subparagraph 15(1)(b)(i)

**25** In subparagraph 15(1)(b)(i) of *The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations*, the reference to the “National Fire Code of Canada, 1990”, as revised, amended or substituted at the date of the coming into force of this subclause” is to be read as a reference to the “National Fire Code of Canada, 2010”, as amended from time to time”.

## The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations

### Adaptation de l'alinéa 1-7(1)(a)

**21 (1)** À l'alinéa 1-7(1)(a) du chapitre B.1.1 de l'annexe du règlement intitulé *The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations*, la mention « owner » vaut mention de Sa Majesté du chef du Canada et de la Première Nation de Black Lake.

### Adaptation de l'alinéa 1-7(2)(a)

**(2)** À l'alinéa 1-7(2)(a) du chapitre B.1.1 de l'annexe du même règlement, la mention « owner of adjacent land » vaut mention de Sa Majesté du chef du Canada et de la Première Nation de Black Lake.

### Adaptation de l'alinéa 1-8(2)(a)

**22** À l'alinéa 1-8(2)(a) de la partie 1 du chapitre B.1.2 de l'annexe du même règlement, la mention « owner » vaut également mention de Sa Majesté du chef du Canada et de la Première Nation de Black Lake.

### Adaptation des alinéas 3-2(a) et 3-3(b)

**23** Aux alinéas 3-2(a) et 3-3(b) de la partie 3 du chapitre C.3.1 de l'annexe du même règlement, la mention « landowner » vaut également mention de Sa Majesté du chef du Canada et de la Première Nation de Black Lake.

## The Ground Water Regulations

### Adaptation du paragraphe 26(1)

**24** Au paragraphe 26(1) du règlement intitulé *The Ground Water Regulations*, la mention « landowner » vaut également mention de Sa Majesté du chef du Canada.

## The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations

### Adaptation du sous-alinéa 15(1)(b)(i)

**25** Au sous-alinéa 15(1)(b)(i) du règlement intitulé *The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations*, la mention « “National Fire Code of Canada, 1990”, as revised, amended or substituted at the date of the coming into force of this subclause » vaut mention de « “National Fire Code of Canada, 2010”, as amended from time to time ».



## The Saskatchewan Employment Act

### Adaptation to paragraph 3-1(1)(t)

**26** The definition **owner** in paragraph 3-1(1)(t) of *The Saskatchewan Employment Act* is to be read as follows:

**“owner”** means:

- (i) any person to whom Her Majesty the Queen in right of Canada has granted a right in relation to the project, and includes any continuation of that person resulting from one or more amalgamations or reorganizations and any successor to that person; and
- (ii) any delegate, assignee, partnership, agent, sub-lessee, receiver, mortgagee or person who acts for or on behalf of a person mentioned in subclause (i).

## The Uniform Building and Accessibility Standards Act

### Adaptation to paragraph 2(1)(j.1)

**27 (1)** The definition **land surveyor** in paragraph 2(1)(j.1) of *The Uniform Building and Accessibility Standards Act* is to be read as follows:

- (j.1) **“land surveyor”** means a Canada Lands Surveyor within the meaning of section 2 of the *Canada Lands Surveyors Act*;

### Adaptation to paragraph 2(1)(k)

**(2)** The definition **local authority** in paragraph 2(1)(k) of the Act is to be read without reference to “or” at the end of subparagraph (ii), with reference to “or” at the end of subparagraph (iii) and with reference to the following after subparagraph (iii):

- (iv) the Black Lake First Nation;

### Adaptation to subsection 21(3)

**28** Subsection 21(3) of the Act is to be read without reference to “and may be added to the tax payable on the property and collected in the same manner as taxes on the property”.

## The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations

### Adaptation to subsection 11(1)

**29** Subsection 11(1) of *The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations* is to be read without paragraph (c).

## The Saskatchewan Employment Act

### Adaptation de l’alinéa 3-1(1)(t)

**26** La définition de **owner** à l’alinéa 3-1(1)(t) de la loi intitulée *The Saskatchewan Employment Act* est réputée avoir le libellé suivant :

**“owner”** means:

- (i) any person to whom Her Majesty the Queen in right of Canada has granted a right in relation to the project, and includes any continuation of that person resulting from one or more amalgamations or reorganizations and any successor to that person; and
- (ii) any delegate, assignee, partnership, agent, sub-lessee, receiver, mortgagee or person who acts for or on behalf of a person mentioned in subclause (i).

## The Uniform Building and Accessibility Standards Act

### Adaptation de l’alinéa 2(1)(j.1)

**27 (1)** La définition de **land surveyor** à l’alinéa 2(1)(j.1) de la loi intitulée *The Uniform Building and Accessibility Standards Act* est réputée avoir le libellé suivant :

- (j.1) **“land surveyor”** means a Canada Lands Surveyor within the meaning of section 2 of the *Canada Lands Surveyors Act*;

### Adaptation de l’alinéa 2(1)(k)

**(2)** La définition de **local authority** à l’alinéa 2(1)(k) de la même loi est réputée ne pas inclure « or » à la fin du sous-alinéa (ii), inclure « or » à la fin du sous-alinéa (iii) et inclure, après le sous-alinéa (iii), ce qui suit :

- (iv) the Black Lake First Nation;

### Adaptation du paragraphe 21(3)

**28** Pour l’application du paragraphe 21(3) de la même loi, il n’est pas tenu compte de la mention « and may be added to the tax payable on the property and collected in the same manner as taxes on the property ».

## The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations

### Adaptation du paragraphe 11(1)

**29** Pour l’application du paragraphe 11(1) du règlement intitulé *The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations*, il n’est pas tenu compte de l’alinéa (c).

## The Water Power Regulations

### Adaptation to section 11

**30 (1)** Section 11 of *The Water Power Regulations* is to be read with the following after subsection (1):

**(1.1)** The corporation shall provide a copy of the notice to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation to subsection 11(3)

**(2)** Subsection 11(3) of the Regulations is to be read as follows:

**(3)** After considering the representations mentioned in subsection (1), the corporation shall issue a written decision, serve a copy of the decision on the applicant or licensee and provide a copy of the decision to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation to section 11

**(3)** Section 11 of the Regulations is to be read with the following after subsection (5):

**(6)** Nothing in this section shall be interpreted so as to limit the ability of Her Majesty in right of Canada to bring a proceeding or take any enforcement measures that Her Majesty in right of Canada is entitled to bring or to take under federal legislation.

## The Water Power Rental Regulations

### Adaptation to subsection 3(1)

**31 (1)** Subsection 3(1) of *The Water Power Rental Regulations* is to be read as follows:

**3(1)** Every person who uses water for the purpose of producing water power using works, including persons who store water for the purpose of producing water power, shall pay the water rental calculated in accordance with these regulations of which 50% shall be paid to the corporation and 50% to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation to subsection 3(4)

**(2)** Subsection 3(4) of the Regulations is to be read as follows:

**(4)** Every licensee shall submit to the corporation and to Her Majesty in right of Canada all data required to calculate the water rental payable pursuant to these regulations.

## The Water Power Regulations

### Adaptation de l'article 11

**30 (1)** L'article 11 du règlement intitulé *The Water Power Regulations* est réputé inclure, après le paragraphe (1), ce qui suit :

**(1.1)** The corporation shall provide a copy of the notice to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation du paragraphe 11(3)

**(2)** Le paragraphe 11(3) du même règlement est réputé avoir le libellé suivant :

**(3)** After considering the representations mentioned in subsection (1), the corporation shall issue a written decision, serve a copy of the decision on the applicant or licensee and provide a copy of the decision to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation de l'article 11

**(3)** L'article 11 du même règlement est réputé inclure, après le paragraphe (5), ce qui suit :

**(6)** Nothing in this section shall be interpreted so as to limit the ability of Her Majesty in right of Canada to bring a proceeding or take any enforcement measures that Her Majesty in right of Canada is entitled to bring or to take under federal legislation.

## The Water Power Rental Regulations

### Adaptation du paragraphe 3(1)

**31 (1)** Le paragraphe 3(1) du règlement intitulé *The Water Power Rental Regulations* est réputé avoir le libellé suivant :

**3(1)** Every person who uses water for the purpose of producing water power using works, including persons who store water for the purpose of producing water power, shall pay the water rental calculated in accordance with these regulations of which 50% shall be paid to the corporation and 50% to Her Majesty in right of Canada.

### Adaptation du paragraphe 3(4)

**(2)** Le paragraphe 3(4) du même règlement est réputé avoir le libellé suivant :

**(4)** Every licensee shall submit to the corporation and to Her Majesty in right of Canada all data required to calculate the water rental payable pursuant to these regulations.

**Adaptation to subsection 3(8)**

**(3)** The portion of subsection 3(8) of the Regulations before paragraph (a) is to be read as follows:

**(8)** The corporation and Her Majesty in right of Canada may charge and collect interest on any water rental due to the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, not paid in full by the date it is payable pursuant to these regulations at a rate equal to:

**Adaptation to subsection 3(9)**

**(4)** Subsection 3(9) of the Regulations is to be read as follows:

**(9)** Any water rental not paid in full by the date on which it is payable, together with any interest payable pursuant to subsection (8), is a debt due and owing to the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, by the persons from whom it is payable, and the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, may recover that debt in any manner allowed by law for the recovery of debts due to the Crown and Her Majesty in right of Canada.

**Adaptation to section 3**

**(5)** Section 3 of the Regulations is to be read with the following after subsection (12):

**(13)** All payments made to and interest collected by Her Majesty in right of Canada under this section shall be for the use and benefit of the Black Lake First Nation and shall be made payable and remitted to the Receiver General of Canada.

## The Waterworks and Sewage Works Regulations

**Adaptation to section 72**

**32** In section 72 of *The Waterworks and Sewage Works Regulations*, a reference to “clause 34(2)(a)” is to be read as a reference to “subclause 34(2)(a)(i)”.

## Coming into Force

**Registration**

**33** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**Adaptation du paragraphe 3(8)**

**(3)** Le passage du paragraphe 3(8) du même règlement précédant l’alinéa (a) est réputé avoir le libellé suivant :

**(8)** The corporation and Her Majesty in right of Canada may charge and collect interest on any water rental due to the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, not paid in full by the date it is payable pursuant to these regulations at a rate equal to :

**Adaptation du paragraphe 3(9)**

**(4)** Le paragraphe 3(9) du même règlement est réputé avoir le libellé suivant :

**(9)** Any water rental not paid in full by the date on which it is payable, together with any interest payable pursuant to subsection (8), is a debt due and owing to the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, by the persons from whom it is payable, and the corporation or Her Majesty in right of Canada, as the case may be, may recover that debt in any manner allowed by law for the recovery of debts due to the Crown and Her Majesty in right of Canada.

**Adaptation de l’article 3**

**(5)** L’article 3 du même règlement est réputé inclure, après le paragraphe (12), ce qui suit :

**(13)** All payments made to and interest collected by Her Majesty in right of Canada under this section shall be for the use and benefit of the Black Lake First Nation and shall be made payable and remitted to the Receiver General of Canada.

## The Waterworks and Sewage Works Regulations

**Adaptation de l’article 72**

**32** À l’article 72 du règlement intitulé *The Waterworks and Sewage Works Regulations*, la mention « clause 34(2)(a) » vaut mention de « subclause 34(2)(a)(i) ».

## Entrée en vigueur

**Enregistrement**

**33** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**SCHEDULE 1**

(Section 1)

**Project Lands**

All surface lands within Chicken Indian Reserve No. 224, Province of Saskatchewan, depicted as Surface Zone A on Administrative Area Plan 104899 filed in the Canada Lands Surveys Records.

**SCHEDULE 2**

(Section 1, subsection 6(1) and paragraph 15(1)(e))

**Incorporated Laws**

*The Environmental Management and Protection Act, 2010*, S.S. 2010, c. E-10.22, other than subsections 13(3) and (4) and Division 1 of Part VI

*The Environmental Management and Protection (General) Regulations*, R.R.S. c. E-10.22 Reg. 1, other than Part V

*The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations*, R.R.S. c. E-10.22 Reg. 2

*The Fire Safety Act*, S.S. 2015, c. F-15.11, other than section 34

*The Ground Water Regulations*, Sask. Reg. 172/66

*The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations*, R.R.S. c. E-10.2 Reg. 3

*The Occupational Health and Safety Regulations, 1996*, R.R.S. c. O-1.1 Reg. 1

*The Saskatchewan Employment Act*, S.S. 2013, c. S-15.1, other than Parts II and V to VIII

*The Uniform Building and Accessibility Standards Act*, S.S. 1983-84, c. U-1.2

*The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations*, R.R.S. c. U-1.2 Reg. 5

*The Water Power Regulations*, R.R.S. c. W-6 Reg. 3

*The Water Power Rental Regulations*, R.R.S. c. W-6 Reg. 2

*The Water Security Agency Act*, S.S. 2005, c. W-8.1, other than sections 23 and 24, subsection 38(1), sections 39 to 42 and 64 to 66 and subsections 83(2) and (3)

*The Water Security Agency Regulations*, R.R.S. c. W-8.1 Reg. 1

*The Waterworks and Sewage Works Regulations*, R.R.S. c. E-10.22 Reg. 3

**ANNEXE 1**

(article 1)

**Terres du projet**

Les terres de surface situées dans la réserve indienne Chicken n° 224, dans la province de la Saskatchewan, qui sont représentées comme étant la zone de surface A sur le plan de région administrative 104899 déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada.

**ANNEXE 2**

(article 1, paragraphe 6(1) et alinéa 15(1)e))

**Textes législatifs incorporés**

*The Environmental Management and Protection Act, 2010*, S.S. 2010, ch. E-10.22, à l'exception des paragraphes 13(3) et (4) et de la division 1 de la partie VI

*The Environmental Management and Protection (General) Regulations*, R.R.S. ch. E-10.22 Reg. 1, à l'exception de la partie V

*The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations*, R.R.S. ch. E-10.22 Reg. 2

*The Fire Safety Act*, S.S. 2015, ch. F-15.11, à l'exception de l'article 34

*The Ground Water Regulations*, Sask. Reg. 172/66

*The Hazardous Substances and Waste Dangerous Goods Regulations*, R.R.S. ch. E-10.2 Reg. 3

*The Occupational Health and Safety Regulations, 1996*, R.R.S. ch. O-1.1 Reg. 1

*The Saskatchewan Employment Act*, S.S. 2013, ch. S-15.1, à l'exception des parties II et V à VIII

*The Uniform Building and Accessibility Standards Act*, S.S. 1983-84, ch. U-1.2

*The Uniform Building and Accessibility Standards Regulations*, R.R.S. ch. U-1.2 Reg. 5

*The Water Power Regulations*, R.R.S. ch. W-6 Reg. 3

*The Water Power Rental Regulations*, R.R.S. ch. W-6 Reg. 2

*The Water Security Agency Act*, S.S. 2005, ch. W-8.1, à l'exception des articles 23 et 24, du paragraphe 38(1), des articles 39 à 42 et 64 à 66 et des paragraphes 83(2) et (3)

*The Water Security Agency Regulations*, R.R.S. ch. W-8.1 Reg. 1

*The Waterworks and Sewage Works Regulations*, R.R.S. ch. E-10.22 Reg. 3

*The Workers' Compensation Act, 2013*, S.S. 2013, c. W-17.11, other than section 157 and subsection 159(1)

*The Workers' Compensation Act, 2013*, S.S. 2013, ch. W-17.11, à l'exception de l'article 157 et du paragraphe 159(1)

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

In June 2015, the Black Lake First Nation submitted a proposal to the Department of Indian Affairs and Northern Development requesting the development of regulations under the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* to enable the development and operation of a diversion-type hydroelectric facility on the Black Lake First Nation reserve lands. Without the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*, the construction of such a project could not proceed.

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations*, made pursuant to the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* and the *Dominion Water Power Act*, are necessary for two reasons. First, certain provincial regulations do not apply on First Nation lands, as they fall under the jurisdiction of the federal government in accordance with subsection 91(24) of the *Constitution Act, 1867*. This creates a regulatory gap on reserve. The same or similar project located off reserve would be subject to a robust regulatory regime, but in the absence of these regulations, the proposed project, which is on reserve, would not have such a regime as there are no equivalent federal regulations that apply. Second, water power is regulated both provincially by *The Water Power Act* and its associated regulations, and federally by the *Dominion Water Power Act* and its regulations. Because the Fond du Lac River flows through Black Lake First Nation reserve land, it was unclear whether the water power generated by a project would be regulated provincially or federally.

A lack of adequate regulations and/or uncertainty around which regulations apply for industrial and commercial development on federally regulated reserve land can discourage investment in large projects and hinder economic development.

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

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

### Enjeux

En juin 2015, la Première Nation de Black Lake a présenté une proposition au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien dans laquelle elle demandait d'élaborer un règlement en vertu de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* permettant le développement et l'exploitation d'une installation de production hydroélectrique par dérivation sur les terres de réserve de la Première Nation de Black Lake. Sans le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*, la construction d'un tel projet ne pourrait débuter.

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*, conformément à la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* et à la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada*, est nécessaire pour deux raisons. Premièrement, certains règlements provinciaux ne s'appliquent pas aux terres des Premières Nations, puisque ces dernières relèvent de la compétence fédérale en vertu du paragraphe 91(24) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Cela crée une lacune réglementaire dans les réserves. Le même projet ou un qui est semblable situé à l'extérieur de la réserve serait assujéti à un régime réglementaire solide. Mais dans le cas du projet proposé, qui serait situé sur la réserve, en l'absence du présent règlement, il ne pourrait pas profiter d'un tel régime, car il n'y a pas de règlement fédéral équivalent pouvant s'appliquer. Deuxièmement, l'hydroélectricité relève à la fois d'une réglementation provinciale en vertu de la loi habilitante *The Water Power Act* et de son règlement connexe et d'une réglementation fédérale en vertu de la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada* et de son règlement connexe. Puisque la rivière Fond du Lac coule à travers les terres de réserve de la Première Nation de Black Lake, il était difficile de déterminer si l'hydroélectricité produite par un projet hydroélectrique serait assujéti à la réglementation provinciale ou fédérale.

L'absence d'un règlement adéquat et/ou l'incertitude au sujet des règlements qui s'appliquent pour le développement industriel et commercial sur les terres de réserve régies par le gouvernement fédéral peuvent décourager l'investissement dans les grands projets et nuire au développement économique.

## Background

Increasingly, First Nations across Canada are developing plans for complex commercial and industrial development projects on reserve. These projects have economic benefits such as employment and business opportunities for First Nation members, and create significant ongoing revenue for First Nation governments. Large-scale industrial projects contribute to the economy of the surrounding region, providing employment opportunities and generating tax revenues that benefit all Canadians.

In 2006, the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* came into force to facilitate economic development on reserve. It enables the Government of Canada to create a regulatory regime for a specific project, on a specific piece of reserve land, by replicating or incorporating by reference relevant provincial laws and regulations. In practice, this means that projects under the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* are required to meet standards that are substantially similar to those that apply in the rest of the province where the reserve is located. The use of the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* removes legal uncertainty and risk, enhancing confidence for First Nation people, investors, developers and the public by ensuring that they are dealing with regulations and regulators that they know and understand.

The *First Nations Commercial and Industrial Development Act* requires that a tripartite agreement be entered into prior to the making of regulations. This tripartite agreement ensures that provincial officials can perform administrative, monitoring, compliance and enforcement activities with respect to a hydroelectric facility on specified reserve lands. As a result of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*, provincial departments and agencies will perform these activities as they do for similar projects located off reserve.

A tripartite agreement between Canada, Saskatchewan, and the First Nation, as required under the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*, was developed and sets out the agreement between the parties for the administration and enforcement of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* by provincial officials and bodies.

The Saskatchewan Water Security Agency, as the organization representing the Government of Saskatchewan, has participated in the negotiations of the tripartite

## Contexte

Partout au Canada, les Premières Nations élaborent des projets de développement commercial et industriel complexes dans les réserves. De tels projets procurent des avantages économiques aux membres des Premières Nations, comme de l'emploi et des occasions d'affaires, et ils produisent d'importants revenus permanents pour les gouvernements des Premières Nations. Les projets industriels d'envergure contribuent à l'économie des régions voisines, créent des occasions d'emplois et génèrent des recettes fiscales qui profitent à tous les Canadiens.

En 2006, la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* est entrée en vigueur dans le but de faciliter le développement économique dans les réserves. Elle permet au gouvernement du Canada de créer un régime réglementaire pour un projet particulier, sur des terres de réserve en particulier, en reproduisant ou en incorporant par renvoi des lois et des règlements provinciaux pertinents. En pratique, cela signifie que les projets en vertu de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* doivent respecter des normes qui sont essentiellement similaires à celles qui sont appliquées dans le reste de la province où se trouve une réserve. Le recours à la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* supprime l'incertitude et le risque juridiques et améliore la confiance des membres d'une Première Nation, des investisseurs, des promoteurs et du grand public, en veillant à ce que tous appliquent un règlement et fassent affaire avec des organismes de réglementation qu'ils connaissent et comprennent.

La *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* exige qu'une entente tripartite soit conclue avant qu'un règlement ne soit élaboré. Cette entente tripartite permet de garantir que les représentants de la province peuvent réaliser des activités liées à l'administration, à la surveillance, à la conformité et à la mise en application d'un projet hydroélectrique sur les terres de réserve. Avec le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*, des ministères et des organismes provinciaux seront chargés de ces activités comme ils le font pour d'autres projets similaires à l'extérieur des réserves.

Une entente tripartite entre le Canada, la Saskatchewan et la Première Nation, comme l'exige la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*, a été élaborée et établit l'accord entre les parties relativement à l'administration et à la mise en application, par les représentants et les organismes provinciaux, du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*.

L'Agence de la sécurité de l'approvisionnement en eau de la Saskatchewan, organisme représentant le gouvernement de la Saskatchewan, a participé aux négociations de

agreement between Canada, Saskatchewan, and the First Nation. The *Black Lake First Nation Water Power Regulations*, together with the tripartite agreement, create a comprehensive regulatory regime for a hydroelectric project on Black Lake First Nation reserve land. Enacting the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* provides stability to private sector investors looking to build and operate a hydroelectric facility.

### Objective

The objectives of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* are to

- remove regulatory barriers to economic development on reserve to improve economic and social conditions for First Nation members;
- increase opportunities for partnership-based economic development projects;
- create positive and collaborative intergovernmental regulatory partnerships;
- ensure that environmental, health and safety, and other related impacts common to hydroelectric production projects are effectively managed; and
- ensure cooperation between the federal and provincial governments on issues related to the ownership of water and water rights associated with this project.

### Description

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* create site-specific regulations for the construction and operation of a hydroelectric project on the Chicken Indian Reserve No. 224 in Saskatchewan. The Regulations will also ensure that environmental, health and safety, and other related impacts common to hydroelectric production projects of this nature are effectively managed throughout the life of an on-reserve project. The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* provide a comprehensive regulatory regime through the incorporation by reference, with some minor adaptations, of the regulatory regime of the Province of Saskatchewan applicable to hydroelectric facilities located on provincial land. Minor adaptations are typically required in order to clarify that a project is taking place on-reserve land under the jurisdiction of the federal Crown rather than under the jurisdiction of the provincial Crown.

l'entente tripartite entre le Canada, la Saskatchewan et la Première Nation. Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*, combiné avec l'entente tripartite, crée un régime réglementaire complet pour un projet hydroélectrique sur les terres de réserve de la Première Nation de Black Lake. L'adoption du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* assure une stabilité aux investisseurs du secteur privé du domaine de la construction et de l'exploitation d'installations hydroélectriques.

### Objectif

Les objectifs du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* sont les suivants :

- lever les obstacles réglementaires au développement économique dans les réserves pour améliorer les conditions socioéconomiques des membres de la Première Nation;
- accroître les possibilités associées aux projets de développement économique fondés sur des partenariats;
- conclure des partenariats intergouvernementaux sur la réglementation dans un esprit positif et collaboratif;
- veiller à ce que les répercussions sur l'environnement, la santé, la sécurité et les autres répercussions connexes couramment associées à de tels projets de production d'hydroélectricité soient gérées de façon efficace;
- assurer une coopération entre les gouvernements fédéral et provincial sur les questions liées à la propriété de l'eau et aux droits relatifs à l'eau pour ce projet.

### Description

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* est un règlement propre au site visé pour la construction et le fonctionnement d'un projet hydroélectrique dans la réserve indienne Chicken n° 224 en Saskatchewan. Le Règlement permettra également d'assurer la gestion adéquate de l'environnement, de la santé, de la sécurité et d'autres répercussions connexes couramment associées à de tels projets hydroélectriques tout au long de la durée de vie du projet dans les réserves. Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* fournit un cadre réglementaire complet en incorporant par renvoi, avec quelques adaptations mineures, le régime réglementaire de la province de la Saskatchewan applicable aux centrales hydroélectriques situées sur des terres provinciales. Des adaptations mineures sont habituellement nécessaires afin de préciser qu'un projet se réalisera sur des terres de réserve relevant de la Couronne fédérale plutôt que de la Couronne provinciale.

Some of the key areas that the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* address include:

- **Environment and hazardous substances:** ensure the protection of the environment during the construction and operation of a facility, ensure the protection of critical species and habitat, and provide for the safe storage and movement of hazardous substances and waste.
- **Employment:** allow the protection of health and safety for Saskatchewan workers, ensure minimum standards of employment, improve compliance with regulatory standards, and ensure effective enforcement of labour laws, including workers' compensation.
- **Uniform building and accessibility standards:** set standards to ensure safety and accessibility for people of limited mobility in the construction and maintenance of buildings required for the construction and operation of a facility.
- **Regulatory licences and permits:** provide for the provincial bodies and mechanisms required for the licensing and permitting of the water power resources developed during the course of a facility.
- **Water rental:** allow the water rental collected in respect of such a project to be paid 50% to Canada for the use and benefit of the Black Lake First Nation and 50% to Saskatchewan.

## Regulatory development

### *Consultation*

The three parties to the tripartite agreement — Canada, Saskatchewan, and the Black Lake First Nation — have been involved throughout the planning, negotiation and drafting of the agreement and the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*.

Black Lake First Nation community members provided their support by approving the project in a referendum held in November 2015. On May 4, 2017, in accordance with the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*, the First Nation passed a Band Council Resolution requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development recommends to the Governor in Council the making of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*.

Support from surrounding communities is expected to be high, given the auxiliary benefits a hydroelectric project will bring to the area. For example, the community of Stony Rapids, a hamlet of northern Saskatchewan, with a population of about 250 people, is located on the Fond du

Voici quelques-unes des principales questions auxquelles le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* permet d'apporter des réponses :

- **Environnement et substances dangereuses :** assurer la protection de l'environnement pendant la construction et l'exploitation de l'installation, assurer la protection des espèces et des habitats essentiels et prévoir l'entreposage et le déplacement sécuritaires des substances dangereuses et des déchets.
- **Emploi :** assurer la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs de la Saskatchewan, assurer le respect de normes minimales d'emploi, améliorer la conformité aux normes réglementaires et assurer une mise en application efficace des lois du travail, notamment concernant la rémunération.
- **Normes de construction et d'accessibilité uniformes :** établir des normes pour assurer la sécurité et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite lors de la construction et de l'entretien des bâtiments requis pour la construction et l'exploitation de l'installation.
- **Licences et permis réglementaires :** prévoir la mise en place des organismes et des mécanismes provinciaux requis pour délivrer les licences et les permis relativement aux ressources d'énergie hydroélectrique exploitées tout au long d'un tel projet.
- **Utilisation de l'eau :** prévoir que les redevances d'utilisation de l'eau recueillies aux fins d'un tel projet seront versées dans une proportion de 50 % au Canada à l'usage et au profit de la Première Nation de Black Lake et de 50 % à la province de la Saskatchewan.

## Élaboration de la réglementation

### *Consultation*

Les trois parties à l'entente tripartite — le Canada, la Saskatchewan et la Première Nation de Black Lake — ont participé à la planification, à la négociation et à la rédaction de l'entente et du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*.

Les membres de la Première Nation de Black Lake ont accordé leur soutien au projet en l'approuvant lors d'un référendum tenu en novembre 2015. Le 4 mai 2017, conformément à la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*, la Première Nation a adopté une résolution du conseil de bande dans laquelle elle demandait que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien recommande à la gouverneure en conseil l'élaboration du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*.

On s'attend à recevoir un appui solide des collectivités avoisinantes compte tenu des avantages auxiliaires qu'un projet de production d'hydroélectricité apportera dans la région. Par exemple, la collectivité de Stony Rapids, un hameau de 250 habitants situé dans le nord de la



Lac River, 82 km south of the Northwest Territories border, and about 20 km north of the Black Lake First Nation. The construction and operation of a hydroelectric project will provide a bridge across the Fond du Lac River, and improved roads which will offer greater mobility in this area of the province moving north toward Uranium City. There may also be employment opportunities for residents of Stony Rapids during the construction phase of a Black Lake hydroelectric project.

Stony Rapids and other communities and local organizations were consulted as part of the federal environmental assessment for a project, over several stages between January 2013 and June 2015. The Canadian Environmental Assessment Agency conducted the assessment in accordance with the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*. The Agency assessed the potential for the proposed project to cause significant adverse effects on the following components:

- fish and fish habitat;
- migratory birds;
- terrestrial wildlife and vegetation;
- current use of lands and resources for traditional purposes;
- health and socioeconomic conditions of Aboriginal communities; and
- physical and cultural heritage and any structure, site or thing that is of historical, archeological, paleontological or architectural significance for Aboriginal communities.

As part of the assessment process, the Canadian Environmental Assessment Agency provided four separate opportunities for public comment, at different stages:

1. Project description summary
2. Draft environmental impact statement guidelines
3. Environmental impact statement summary
4. Draft environmental assessment report

In total, 11 comments were received by the Canadian Environmental Assessment Agency, from an individual, a fishing lodge (Camp Grayling), and three First Nations in the region, including the Black Lake Denesuline First Nation, the Hatchet Lake Denesuline First Nation, and the Fond du Lac Denesuline First Nation. The comments expressed concerns about fish and fish habitat, vegetation, wildlife, and the cumulative environmental impacts of the proposed project, among other areas. In response,

Saskatchewan, se trouve près de la rivière Fond du Lac, à 82 km au sud de la frontière des Territoires du Nord-Ouest et à environ 20 km au nord des terres de réserve de la Première Nation de Black Lake. La construction et l'exploitation d'un projet hydroélectrique permettront de fournir un pont sur la rivière Fond du Lac, ainsi que de meilleures routes, ce qui permettra d'accroître la mobilité dans cette région de la province pour les personnes se déplaçant vers Uranium City, plus au nord. Il pourrait également créer des occasions d'emplois pour les résidents de Stony Rapids pendant la construction de l'installation d'un projet de production d'hydroélectricité à Black Lake.

Pendant l'évaluation environnementale fédérale pour un tel projet, la collectivité de Stony Rapids, d'autres collectivités et des organisations locales ont été consultées à plusieurs étapes entre janvier 2013 et juin 2015. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a effectué l'évaluation conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*. Elle a évalué la probabilité que le projet proposé ait des effets négatifs importants sur les composantes suivantes :

- les poissons et leur habitat;
- les oiseaux migrateurs;
- la faune et la végétation terrestres;
- l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles;
- les conditions sanitaires et socioéconomiques des collectivités autochtones;
- le patrimoine matériel et culturel et toute construction, tout emplacement ou toute chose ayant une valeur historique, archéologique, paléontologique ou architecturale pour les collectivités autochtones.

Dans le cadre du processus d'évaluation, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a donné au public quatre occasions distinctes de formuler des commentaires, et ce, à différentes étapes :

1. Résumé de la description du projet
2. Lignes directrices provisoires relatives à l'énoncé des incidences environnementales
3. Résumé de l'énoncé des incidences environnementales
4. Rapport provisoire d'évaluation environnementale

En tout, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a reçu 11 commentaires. Ceux-ci provenaient d'une personne, d'un camp de pêche (Camp Grayling) et de trois Premières Nations de la région, y compris la Première Nation denesuline de Black Lake, la Première Nation denesuline de Hatchet Lake et la Première Nation denesuline de Fond du Lac et portaient, entre autres, sur les poissons et leur habitat, la végétation, la faune et les répercussions environnementales cumulatives du

over 40 mitigation and monitoring follow-up practices were proposed.

The Canadian Environmental Assessment Agency considered the input from the consultations, including the public comments and responses provided, and issued an environmental assessment report and a decision statement on July 31, 2015. The Agency supported the proposed project, concluding that it is not likely to cause significant adverse environmental effects if key mitigation measures are implemented. The [Environmental Assessment Report](#) is available online. No significant opposition to a hydroelectric project is expected on environmental or other grounds. A reconfirmation of the environmental assessment report may be required once a hydroelectric project is under way.

#### *Prepublication*

The proposed *Black Lake First Nation Water Power Regulations* were prepublished in both the *Canada Gazette*, Part I, and in the *First Nations Gazette*, Part I, on December 1, 2018, for a 30-day comment period. No comments were received.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The initial assessment examined the geographical scope and subject matter of the initiative in relation to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty implications, as the initiative is intended to take effect outside of any modern treaty area.

#### *Instrument choice*

The Government of Canada has committed to supporting stronger indigenous communities, economic development, appropriate regulatory oversight, and credible environmental assessments. The reserve lands of many First Nations have the potential to be used in large-scale commercial and industrial projects, such as hydroelectric projects. The *First Nations Commercial and Industrial Development Act* enables a First Nation that has decided to pursue a commercial or industrial on-reserve project to ask the Government of Canada to develop regulations that apply to a specific project on a specific piece of reserve land. The *First Nations Commercial and Industrial Development Act* works by incorporating by reference the provincial rules and regulations that apply to similar commercial or industrial activities off reserve and applying them to a specific on-reserve project.

projet proposé. En réponse à ces commentaires, plus de 40 mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi dans les domaines susmentionnés furent proposées.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a examiné les commentaires formulés lors des consultations, y compris ceux du public et les réponses fournies, et a publié un rapport d'évaluation environnementale et un énoncé de décision le 31 juillet 2015. L'Agence appuie le projet proposé, jugeant qu'il n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants si les principales mesures d'atténuation sont mises en œuvre. Le [rapport d'évaluation environnementale](#) est publié sur le Web. Ce projet ne devrait susciter aucune opposition importante d'un point de vue environnemental ou autre. Une réaffirmation du rapport d'évaluation environnementale peut être requise pour un projet hydroélectrique en cours.

#### *Publication préalable*

Le 1<sup>er</sup> décembre 2018, la proposition de règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake a fait l'objet d'une publication préalable, à la fois dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et dans la Partie I de la *Gazette des Premières Nations*, suivie d'une période de commentaires de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Une analyse préliminaire a permis d'examiner l'étendue géographique et les enjeux de fond associés à l'initiative à la lumière des traités modernes en vigueur qui n'a révélé aucune implication à cet égard, l'initiative étant destinée à prendre effet en dehors du champ d'application de tout traité moderne.

#### *Choix de l'instrument*

Le gouvernement du Canada s'est engagé à appuyer le renforcement des communautés autochtones, le développement économique, la mise en place de mécanismes de surveillance réglementaire appropriés et la conduite d'évaluations environnementales crédibles. Les terres des réserves de plusieurs Premières Nations présentent des qualités favorables à un usage dans le cadre de projets commerciaux et industriels d'envergure, tels que des projets hydroélectriques. La *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* permet à une Première Nation qui a fait le choix de s'engager dans un projet de développement commercial ou industriel réalisable sur une réserve de demander au gouvernement du Canada de développer un règlement applicable à un projet spécifique, destiné à être conduit sur un site spécifique d'une réserve. La *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* permet l'incorporation par renvoi des normes et règlements provinciaux qui

The use of incorporation by reference is the instrument of choice, as it ensures that on- and off-reserve projects are subject to similar regulatory regimes, and increases certainty for investors, developers and the public while minimizing costs. Ensuring that the appropriate regulations are in place will support First Nations economic development.

This regulatory approach of incorporation by reference is significantly more cost effective than developing a new federal regulatory regime that could run the risk of introducing ineffective or unmanageable compliance and enforcement mechanisms. With the provincial government administering and monitoring hydroelectric operations, the proponent will be required to report to the provincial authority with a few exceptions, thereby alleviating administrative reporting burden, which in turn will generate cost savings for the Government of Canada. Provincial officials will administer and monitor much of the activity of the hydroelectric operations using the standards and practices for hydroelectric facilities off-reserve land. As a result, the proponent will not carry more administrative burden than what would be expected if the on-reserve project was located off reserve. Employing the existing provincial resources will generate secondary cost savings for the Government of Canada because the existing provincial infrastructure will be used to administer and monitor the hydroelectric facility as is done on provincial lands.

### **Regulatory analysis**

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* facilitate the development of a hydroelectric project by creating certainty as to which regulations apply on the project lands. The Regulations accomplish this goal by allowing the Government of Canada and the Government of Saskatchewan to set aside the outstanding jurisdictional question regarding ownership of the water and water power without having to undertake a potentially long and costly court process to resolve the issue. Despite ambiguity over who owns the water and water power, both the province and the federal government agree that the benefits of the Regulations and the development of a hydroelectric project are significant. The solution agreed to by the parties in respect of this jurisdictional question is set out in the tripartite agreement.

The Black Lake First Nation has about 1 500 members living on reserve. According to the 2011 Census, the

s'appliquent à des activités commerciales ou industrielles similaires à l'extérieur des réserves, les rendant applicables à un projet spécifique mené à l'intérieur d'une réserve.

Le recours à l'incorporation par renvoi est l'instrument privilégié parce qu'il assure que les projets à l'intérieur et à l'extérieur des réserves soient sujets à un même régime réglementaire et accroît la certitude pour les investisseurs, les développeurs et la population tout en minimisant les coûts. La mise en place d'une réglementation appropriée agira en appui au développement économique des Premières Nations.

Cette approche réglementaire d'incorporation par renvoi est beaucoup plus rentable qu'élaborer un nouveau régime réglementaire fédéral qui risquerait d'introduire des mécanismes de conformité et d'application inefficaces ou non gérables. Alors que le gouvernement provincial administrera et surveillera la production hydroélectrique, le promoteur devra rendre des comptes à l'organisme responsable provincial, sauf exception, ce qui allégera le fardeau redditionnel et, incidemment, entraînera des économies pour le gouvernement du Canada. Les fonctionnaires provinciaux administreront et surveilleront la plupart des activités associées à l'exploitation hydroélectrique en recourant aux normes et pratiques qui s'appliquent aux installations hydroélectriques à l'extérieur des terres de réserve. Par conséquent, le promoteur n'aura pas de fardeau administratif autre que celui auquel il pourrait s'attendre si le projet était réalisé à l'extérieur d'une réserve. Recourir aux ressources provinciales générera des économies de coûts secondaires pour le gouvernement du Canada, car l'infrastructure provinciale existante sera utilisée pour administrer et surveiller l'installation de production d'hydroélectricité, tout comme sur les terres provinciales.

### **Analyse de la réglementation**

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* facilite le développement d'un projet hydroélectrique en générant une certitude quant aux règlements qui s'appliquent sur les terres pour un tel projet. Le Règlement atteint cet objectif en permettant au gouvernement du Canada et au gouvernement de la Saskatchewan de passer outre la question de compétence en suspens concernant la propriété de l'eau et de l'hydroélectricité sans avoir à passer par un long et coûteux processus devant les tribunaux pour régler la question. Malgré l'ambiguïté sur le propriétaire des eaux et de l'hydroélectricité, la province et le gouvernement fédéral sont d'accord pour dire que les avantages du Règlement et du développement d'un projet hydroélectrique sont importants. La solution convenue par les parties pour la question de compétence est définie dans l'entente tripartite.

La Première Nation de Black Lake compte environ 1 500 membres dans sa réserve. Selon le recensement

population has a 28.6% employment rate and a median age of 22.5 years. It was estimated that a hydroelectric project could create close to 250 jobs during the construction phase and 8 permanent positions to operate the facility. Jobs and training in engineering, heavy equipment operation, masonry, bridge building, and electricity provided to First Nation members by a hydroelectric project will provide much-needed opportunities in northern Saskatchewan, a geographic area where there are currently very few opportunities. Some trades training has already taken place through an agreement between the First Nation, the Saskatchewan Power Corporation, and Northlands College, thus positioning members in the community to fill many jobs required during the construction phase.

The revenues that will flow to the Black Lake First Nation from a hydroelectric project could also allow the community to pursue other projects of its own choosing, which will further allow First Nation members to make use of the training they would receive as part of a hydroelectric project. Jobs will also be open to residents of surrounding communities, thereby providing benefits not only to those individuals, but also to the provincial and federal governments through an increased tax base.

This hydroelectric facility will provide the Black Lake First Nation, and to a lesser extent the surrounding communities, with significant economic and social benefits in the form of employment, business development opportunities, and a reliable source of electricity, which will help to reduce the reliance on less environmentally friendly energy products such as fossil fuels.

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* incorporate by reference essential elements of the provincial regime, creating regulatory compatibility between similar projects on and off reserve, thus ensuring that a hydroelectric project will be adequately regulated in areas such as environmental management and protection, the handling of hazardous substances, employment, and the application of uniform building and accessibility standards. The resulting regulatory regime will benefit the Government of Saskatchewan by providing clean and reliable energy to remote northern communities, businesses, and households. It also provides assurance to the general public that the hydroelectric development would be adequately regulated on the basis of industry-wide standards and long-held best practices, and that risk to citizens and to the environment, on and off reserve, will be minimized.

de 2011, le taux d'emploi y est de 28,6 %, et l'âge moyen de la population est de 22,5 ans. Un projet hydroélectrique de cette envergure pourrait créer près de 250 emplois pendant l'étape de construction et 8 emplois permanents pour assurer l'exploitation de l'installation. Les emplois et la formation dans les domaines de l'ingénierie, du fonctionnement d'équipement lourd, de la maçonnerie, de la construction de ponts et de l'électricité qu'offre un projet hydroélectrique aux membres de la Première Nation représenteront des occasions qui sont si nécessaires dans le nord de la Saskatchewan, une zone géographique où les occasions sont actuellement très rares. La formation dans les métiers a déjà été déployée grâce à une entente conclue entre la Première Nation, la Saskatchewan Power Corporation et le collège Northlands afin de permettre à des membres de la communauté d'occuper plusieurs des emplois qui deviendront disponibles durant la période de construction.

Les revenus que touchera la Première Nation de Black Lake découlant d'un projet hydroélectrique permettront également à la communauté de réaliser d'autres projets de son choix en tirant parti de la formation que les membres de la Première Nation recevront dans le cadre d'un projet hydroélectrique. Les emplois seront également accessibles aux résidents des collectivités avoisinantes et, de ce fait, procureront des avantages aussi bien à ces personnes qu'aux gouvernements provincial et fédéral, compte tenu de l'élargissement de l'assiette fiscale.

Cette installation de production hydroélectrique procurera à la Première Nation de Black Lake, et dans une moindre mesure aux collectivités avoisinantes, d'importants avantages économiques et sociaux sous forme d'emplois, d'occasions de développement commercial et d'une source fiable d'électricité, ce qui aidera à réduire la dépendance à des sources d'énergie moins écologiques, comme les combustibles fossiles.

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* incorpore par renvoi des éléments essentiels du régime provincial. Ce processus crée une compatibilité réglementaire entre des projets similaires dans les réserves et à l'extérieur des réserves, faisant en sorte qu'un projet hydroélectrique soit bien réglementé dans des domaines comme la gestion et la protection de l'environnement, la manipulation de substances dangereuses, l'emploi, et l'application de normes de construction et d'accessibilité uniformes. Le régime réglementaire qui en résulte bénéficiera au gouvernement de la Saskatchewan en assurant un approvisionnement en énergie propre et fiable dans les collectivités, les entreprises et les foyers isolés du Nord. Le régime réglementaire fournit également au grand public l'assurance que le développement hydroélectrique sera adéquatement réglementé, dans le respect des normes de l'industrie et des pratiques exemplaires de longue date, et que les risques pour les citoyens et l'environnement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la réserve, seront minimisés.

Creating the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* contributes to the Government of Canada's strategic outcome of facilitating the sustainable use of First Nation lands and resources. The Regulations allow for the adoption of a modern, robust regulatory regime that closes the regulatory gap for this diversion type hydroelectric development as it exists between federal and provincial lands.

To date, the Black Lake First Nation, the Province of Saskatchewan and the Government of Canada have invested significant time and resources into the development of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* and the tripartite agreement. As with previous regulatory submissions under the *First Nations Commercial and Industrial Development Act*, a band council resolution is required before the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* are implemented. Each regulatory project under the *First Nations Commercial and Industrial Development Act* also requires a tripartite agreement between the First Nation, the province where the First Nation is located, and the federal government.

Non-regulatory options were not considered, as they would not support the effective management of a project of this nature on reserve, including the provision of an appropriate framework for compliance and enforcement.

#### *Costs and benefits*

The making of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* does not necessitate that a project moves forward; rather, it enables a project to proceed on the Black Lake First Nation lands. Therefore, there would only be secondary costs and economic benefits for the Province of Saskatchewan once a hydroelectric project comes to fruition. The Regulations are site-based and will facilitate a particular type of project; therefore, there are no direct costs to the federal government, to Canadians or to industry at large. In addition, capital and operating costs of the actual hydroelectric operations have not been included, as there are no costs resulting from the creation of the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*.

#### *Small business lens*

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* only apply to a hydroelectric project on the site-specific lands, which will facilitate business development opportunities, rather than impose new burdens or costs on

La mise en place du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* contribue à l'atteinte du résultat stratégique du gouvernement du Canada qui consiste à favoriser l'utilisation durable des terres et des ressources des Premières Nations. Le Règlement permet l'adoption d'un régime réglementaire plus moderne et plus rigoureux qui comble la lacune réglementaire liée aux compétences provinciales et fédérales pour un projet de production d'hydroélectricité par dérivation.

Jusqu'à maintenant, la Première Nation de Black Lake, la province de la Saskatchewan et le gouvernement du Canada ont investi beaucoup de temps et de ressources dans l'élaboration du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* et de l'entente tripartite. Comme dans le cas de propositions de règlement antérieures élaborées en vertu de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations*, une résolution du conseil de bande est requise avant la mise en œuvre du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*. Chaque projet réglementaire élaboré en vertu de la *Loi sur le développement commercial et industriel des premières nations* exige également qu'une entente tripartite soit conclue entre la Première Nation, la province où se situe la Première Nation, et le gouvernement fédéral.

Des options non réglementaires n'ont pas été examinées, car aucune ne permettrait d'appuyer la gestion efficace d'un projet de cette nature dans une réserve, y compris la disposition d'un cadre adéquat pour son respect et son application.

#### *Coûts et avantages*

L'élaboration du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* n'impose pas la réalisation d'un projet hydroélectrique; il vise plutôt à rendre possible qu'un projet hydroélectrique soit réalisé sur les terres de la Première Nation de Black Lake. Par conséquent, il n'y aurait que des coûts secondaires et des avantages économiques pour la province de la Saskatchewan lorsqu'un projet hydroélectrique sera concrétisé. Le Règlement est propre au site visé et servira à faciliter la réalisation d'un projet de ce type; il n'y a donc pas de coûts directs pour le gouvernement fédéral, les Canadiens ou l'industrie dans son ensemble. De plus, les dépenses d'immobilisations et de fonctionnement associées à l'exploitation hydroélectrique réelle n'ont pas été incluses parce qu'elles ne découlent pas de la création du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*.

#### *Lentille des petites entreprises*

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* ne s'applique qu'à un projet hydroélectrique sur les terres visées par le projet, ce qui créera des occasions de développement des entreprises au lieu

existing small businesses. Existing small businesses could benefit from increased commercial activity once the project becomes operational. As a result, the small business lens does not apply to this proposal.

#### *“One-for-One” Rule*

The “One-for-One” Rule does not apply, as the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* do not impose new administrative burden on business.

The Regulations facilitate the operation of this complex economic activity by incorporating the existing provincial regulatory regime. The costs to the proponent of complying with the Regulations will be equal to costs to proponents incurred if the project was located on lands subject to provincial jurisdiction.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* reproduce, with some minor adaptations, the regulatory regime of the Province of Saskatchewan applicable to hydroelectric facilities located on provincial land. The result is an alignment with provincial regulations and practices off reserve, and minimizes regulatory gaps.

#### *Strategic environmental assessment*

The preliminary scan completed for the strategic environmental assessment for the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* determined that the environmental effects associated with the Regulations will be positive in nature. The Regulations incorporate modern and high environmental standards and will address any potentially negative impacts associated with the hydroelectric project. The environmental impacts associated with the project have been assessed by the Canadian Environmental Assessment Agency under the *Canadian Environmental Assessment Act* (reference number 80031).

#### *Gender-based analysis plus*

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

d'imposer de nouveaux fardeaux ou de nouveaux coûts aux petites entreprises existantes. Celles-ci pourraient profiter de l'augmentation des activités commerciales associées à la mise en œuvre du projet. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* n'impose aucun nouveau fardeau commercial.

Le Règlement facilite cette activité commerciale complexe en incorporant par renvoi le régime réglementaire provincial existant. Les coûts associés à la conformité au Règlement seront équivalents aux coûts qui incomberaient aux promoteurs si le projet était situé sur des terres relevant de la compétence provinciale.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* reproduit, avec quelques adaptations mineures, le régime réglementaire de la province de Saskatchewan applicable aux installations hydroélectriques situées sur les terres provinciales. Il en résulte une harmonisation avec les règlements et pratiques en vigueur à l'extérieur des réserves et une atténuation des lacunes réglementaires.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

L'analyse préliminaire réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique relative au *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* a permis de déterminer que les incidences environnementales associées au Règlement seraient bénéfiques. Le Règlement incorpore des normes environnementales modernes et élevées tout en apportant des réponses appropriées à tout effet potentiellement négatif associé au projet hydroélectrique. Les incidences environnementales du projet ont été évaluées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales du Canada* (numéro de référence 80031).

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune incidence en ce qui concerne l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été identifiée pour ce projet.

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

The *Black Lake First Nation Water Power Regulations* came into force on the day on which they were registered.

The Regulations establish a full range of regulatory compliance and enforcement mechanisms equivalent to those for hydroelectric power generation facilities off reserve in the Province of Saskatchewan. The Regulations include the following mechanisms for encouraging compliance and for detecting and enforcing compliance measures:

- requirements for the proponent to obtain various licences and approvals;
- requirements for the proponent to keep records, make reports, and provide information on request;
- authority for government officials to inspect, investigate, search and seize;
- authority for government officials and bodies to issue directives and orders; and
- fines and other financial penalties for non-compliance and offences.

Compliance and enforcement provisions replicate provisions in the regulatory regime of the Province of Saskatchewan that apply to similar projects off reserve.

To summarize, the *Black Lake First Nation Water Power Regulations* replicate, with minor adaptations, the provincial regime, and give provincial officials the authority to administer, monitor and enforce the regulatory regime.

Under the tripartite agreement associated with these Regulations, a management committee composed of representatives of the Government of Canada, the Province of Saskatchewan and the Black Lake First Nation is established to monitor performance, address potential issues, and propose changes as required.

The service standards applicable to the regulation of hydroelectric projects conducted off reserve in the Province of Saskatchewan will be equivalent under the *Black Lake First Nation Water Power Regulations*.

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

Le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* est entré en vigueur au jour de son enregistrement.

Le Règlement établit une gamme complète de mécanismes réglementaires de conformité et de contrôle d'application équivalents à ceux qui s'appliquent aux installations de production d'hydroélectricité à l'extérieur des réserves de la province de la Saskatchewan. Le Règlement prévoit les mécanismes suivants pour encourager la conformité et déceler et appliquer les mesures de surveillance :

- obligation que le promoteur obtienne les diverses approbations et les divers permis requis;
- obligation que le promoteur tienne à jour des dossiers, produise des rapports et fournisse des renseignements sur demande;
- pouvoir des représentants du gouvernement d'inspecter, d'enquêter, de faire des recherches et de saisir;
- pouvoir des représentants et des organismes du gouvernement d'établir des directives et rendre des ordonnances;
- imposition d'amendes et autres pénalités financières en cas de non-conformité ou d'infractions.

Les dispositions de conformité et d'application reproduisent les dispositions du régime réglementaire de la province de la Saskatchewan qui s'appliquent aux projets similaires à l'extérieur des réserves.

En résumé, le *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake* reproduit, avec des adaptations mineures, le régime provincial et donne aux représentants provinciaux le pouvoir d'administrer, de surveiller et d'appliquer le régime réglementaire.

En vertu de l'entente tripartite qui est associée à ce règlement, un comité de gestion composé de représentants du gouvernement du Canada, de la province de la Saskatchewan et de la Première Nation de Black Lake est établi pour surveiller le rendement, régler les problèmes potentiels et proposer des changements au besoin.

Les normes de service applicables à la réglementation de projets d'hydroélectricité conduits à l'extérieur des réserves dans la province de Saskatchewan seront équivalentes en vertu du *Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake*.

**Contact**

Marc Boivin  
Director  
Research, Policy and Legislative Initiatives  
Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs  
Canada  
10 Wellington Street, Floor 17  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 819-994-6735  
Fax: 819-994-4345  
Email: [marc.boivin@canada.ca](mailto:marc.boivin@canada.ca)

**Personne-ressource**

Marc Boivin  
Directeur  
Recherche, politiques et initiatives législatives  
Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord  
Canada  
10, rue Wellington, 17<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 819-994-6735  
Télécopieur : 819-994-4345  
Courriel : [marc.boivin@canada.ca](mailto:marc.boivin@canada.ca)



Registration  
SOR/2019-132 May 10, 2019

FISHERIES ACT

P.C. 2019-481 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsection 43(1)<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993 (Lights Prohibited)*.

## Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993 (Lights Prohibited)

### Amendment

**1** Subsection 8(1) of the *Pacific Fishery Regulations, 1993*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**8 (1)** No person shall use torches or artificial lights to attract or repel fish unless they are fishing for shrimp with a trawl net or for squid.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Executive summary

**Issues:** The commercial shrimp trawl fishery in the Pacific Region unintentionally harvests non-target fish species during their fishing operations. These bycatch species may include species with conservation concerns such as Eulachon. The bycatch of Eulachon is problematic for Fisheries and Oceans Canada (DFO or the Department) in meeting its policy objectives for conservation, the Federal Government's obligations towards Indigenous groups regarding food, social, and ceremonial access, and create negative impacts on commercial economic opportunities. Both the commercial shrimp industry (licence holders), and

Enregistrement  
DORS/2019-132 Le 10 mai 2019

LOI SUR LES PÊCHES

C.P. 2019-481 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu du paragraphe 43(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993) (Feux interdits)*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993) (Feux interdits)

### Modification

**1** Le paragraphe 8(1) du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**8 (1)** Il est interdit d'utiliser des flambeaux ou des lumières artificielles pour attirer ou repousser le poisson, sauf pour la pêche de la crevette au chalut ou du calmar.

### Entrée en vigueur

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

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

*(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)*

### Résumé

**Enjeux :** Les opérations de pêche commerciale à la crevette au chalut de la Région du Pacifique entraînent la récolte involontaire d'espèces de poissons non ciblées. Ces prises accessoires peuvent inclure des espèces dont la conservation est préoccupante, comme l'eulakane. Les prises accessoires d'eulakane constituent un problème pour Pêches et Océans Canada (MPO ou le Ministère) en ce qui concerne l'atteinte de ses objectifs stratégiques en matière de conservation et les obligations du gouvernement fédéral envers les groupes autochtones concernant l'accès aux pêches à des fins alimentaires, sociales et rituelles. En outre, elles ont

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 149

<sup>b</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/93-54

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 149

<sup>b</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/93-54

Indigenous groups want to implement new bycatch reduction approaches into the fishery.

**Description:** The proposal will amend subsection 8(1) of the *Pacific Fishery Regulations, 1993* to allow Category S licensed commercial shrimp trawl vessels in the Pacific Region to use artificial lights on their fishing gear as a means to reduce bycatch of Eulachon and other non-target fish species. The use of artificial lights on gear will be voluntary.

The Regulations support the Government of Canada's efforts to protect a vulnerable species (Eulachon), reduce bycatch of other species of fish, and support the strategic outcome of economically prosperous maritime sectors and fisheries.

**Rationale:** A recent research study conducted in Oregon, United States, has discovered a new method to reduce bycatch in shrimp trawl fisheries. The study demonstrated that the proper placement and use of LED (artificial) lights attached to trawl gear significantly reduced bycatch, including vulnerable species such as Eulachon. The cost of implementing this voluntary new bycatch reduction methodology is very low, only a few hundred dollars per vessel. Commercial vessel owners are highly supportive of this new technique in the Pacific Shrimp Trawl fishery, and have expressed interest in DFO moving as quickly as possible to allow the use of the artificial lights. The use of artificial lights is currently prohibited under the *Pacific Fishery Regulations, 1993*, and an amendment to subsection 8(1) is required in order to allow this new bycatch reduction method to be used in the fishery.

There are no negative impacts to Indigenous groups, or to the environment. There are no negative gender-based impacts. DFO consulted with Indigenous groups, environmental groups, commercial licence holders, and other stakeholders. There was wide support for this amendment. Some Indigenous groups did not support the amendment, stating that additional scientific research should be conducted prior to approving the amendment. This amendment could improve economic opportunities for the commercial licence holders, while helping to protect vulnerable species.

des effets néfastes sur les possibilités économiques commerciales. L'industrie de la pêche commerciale à la crevette (titulaires de permis) et les groupes autochtones souhaitent mettre en œuvre de nouvelles mesures de réduction des prises accessoires.

**Description :** La proposition modifiera le paragraphe 8(1) du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)* afin de permettre aux bateaux détenant un permis de pêche commerciale à la crevette au chalut (catégorie S) de la Région du Pacifique d'utiliser la lumière artificielle sur leurs engins de pêche afin de réduire les prises accessoires d'eulakane et d'autres espèces de poissons non ciblées. L'utilisation de lumière artificielle sur les engins sera volontaire.

Le Règlement appuie les efforts du gouvernement du Canada visant à protéger une espèce en péril (l'eulakane) et à réduire les prises accessoires d'autres espèces de poissons, et favorise l'atteinte du résultat stratégique des secteurs maritimes et des pêches économiquement prospères.

**Justification :** Une récente étude menée en Oregon, aux États-Unis, a mis au jour une nouvelle méthode pour réduire les prises accessoires dans les pêches à la crevette au chalut. L'étude a démontré que l'emplacement et l'utilisation appropriés des lumières DEL (artificielles) fixées aux engins de pêche réduisaient considérablement les prises accessoires, y compris les prises d'espèces vulnérables comme l'eulakane. Le coût de mise en œuvre de cette nouvelle méthode de réduction des prises accessoires est très faible, seulement quelques centaines de dollars par bateau. Les propriétaires de bateaux commerciaux sont très favorables à cette nouvelle technique de pêche au chalut à la crevette du Pacifique et ont exprimé leur intérêt à ce que le MPO agisse le plus rapidement possible pour permettre l'utilisation de lumière artificielle. Le recours à la lumière artificielle est actuellement interdit par le *Règlement de pêche du Pacifique (1993)*, et une modification du paragraphe 8(1) est nécessaire pour permettre l'utilisation de cette nouvelle méthode.

Il n'y a pas d'effets néfastes sur les groupes autochtones ou sur l'environnement. Il n'y a pas de répercussions fondées sur le sexe. Le MPO a mené des consultations auprès des groupes autochtones, des groupes environnementaux, des titulaires de permis de pêche commerciale et d'autres parties intéressées. Cette modification a reçu un large soutien. Certains groupes autochtones n'approuvaient pas la modification, déclarant qu'il fallait mener plus de recherches scientifiques avant de l'approuver. Cette modification pourrait améliorer les possibilités économiques pour les titulaires de permis de pêche commerciale, et contribuer à la protection des espèces vulnérables.

## Issues

The commercial shrimp trawl fishery in the Pacific Region unintentionally harvests non-target fish species during their fishing operations. These bycatch species may include species with conservation concerns such as Eulachon. The bycatch of Eulachon is problematic for Fisheries and Oceans Canada (DFO) with regard to meeting its policy objectives for conservation as well as respecting its obligations towards Indigenous groups regarding food, social, and ceremonial access. Additionally, some shrimp management areas face early commercial closures as a result of reaching bycatch limits, which has negative economic impacts on harvesters, buyers and processors. The commercial shrimp trawl fishery is facing significant new management restrictions and reductions in fishing opportunities due to concerns over Eulachon bycatch. Both the commercial shrimp industry (licence holders), and Indigenous groups want to implement new bycatch reduction approaches into the fishery.

## Background

The commercial shrimp trawl fishery in the Pacific Region currently has 237 licence eligibilities. However, over the last two decades, only 40–60 vessels participated in the fishery. The remaining licence holders simply maintain their licence eligibilities without fishing. The fishery is conducted on vessels ranging in size from approximately 15 m to 35 m, and commercial openings occur in most parts of the British Columbia (B.C.) coast under commercial quotas established by DFO. Several shrimp species are harvested, but the primary target species include Pink Shrimp and Sidesripe Shrimp. Vessels use either beam trawl gear, or otter trawl gear on their vessels.

Otter and beam trawl gear are lowered from the vessel and towed near the ocean ground in order to catch shrimp. Otter trawl gear uses two rectangular “doors” or “otter boards” to keep the mouth of the funnel shaped net open while the net is being towed through the water. Beam trawl gear uses a long “beam” or pole to keep the mouth of the net open while moving through the water. The open end of the net captures the target species of shrimp, but can also capture other non-target species of fish (bycatch) into the net. Important species such as Eulachon, Rockfish, and flatfish are unintentionally caught in the shrimp trawl fishing gear. Both DFO and stakeholders, including industry, want to reduce bycatch as much as possible, particularly of Eulachon.

## Enjeux

Les opérations de pêche commerciale à la crevette au chalut de la Région du Pacifique entraînent la récolte involontaire d'espèces de poissons non ciblées. Ces prises accessoires peuvent inclure des espèces dont la conservation est préoccupante, comme l'eulakane. Les prises accessoires d'eulakane constituent un problème pour Pêches et Océans Canada (MPO) en ce qui concerne l'atteinte de ses objectifs de conservation et le respect de ses obligations envers les groupes autochtones en matière d'accès alimentaire, social et rituel. De plus, certaines zones de gestion de la crevette font face à des fermetures anticipées de la pêche commerciale en raison de l'atteinte des limites de prises accessoires, ce qui entraîne des effets économiques néfastes pour les pêcheurs, les acheteurs et les transformateurs. Le secteur de la pêche commerciale à la crevette au chalut est assujéti à d'importantes nouvelles restrictions de gestion et à la réduction des possibilités de pêche attribuables aux préoccupations liées aux prises accessoires d'eulakane. L'industrie de la pêche commerciale à la crevette (titulaires de permis) et les groupes autochtones souhaitent mettre en œuvre de nouvelles mesures de réduction des prises accessoires.

## Contexte

La pêche commerciale à la crevette au chalut de la Région du Pacifique compte actuellement 237 admissibilités à un permis de pêche. Toutefois, au cours des deux dernières décennies, seuls de 40 à 60 bateaux ont participé à la pêche. Les autres titulaires de permis maintiennent simplement leur admissibilité au permis sans pêcher. La pêche est pratiquée à bord de bateaux dont la taille varie d'environ 15 à 35 m, et l'ouverture des pêches commerciales est liée à des quotas commerciaux établis par le MPO dans la plupart des régions de la côte de la Colombie-Britannique. Plusieurs espèces de crevettes sont pêchées, mais les principales espèces ciblées sont la crevette rose et la crevette à flancs rayés. Les bateaux utilisent soit un chalut à perche, soit un chalut à panneaux.

Les chaluts à panneaux et à perche sont descendus du bateau et remorqués près du fond océanique afin de capturer les crevettes. Le chalut à panneaux utilise deux « portes » ou « panneaux » rectangulaires pour maintenir ouverte l'embouchure du filet en forme d'entonnoir lorsque le filet est remorqué dans l'eau. Le chalut à perche utilise une longue « perche » pour maintenir ouverte l'embouchure du filet lorsqu'il se déplace dans l'eau. L'extrémité ouverte du filet capture les espèces ciblées de crevettes, mais aussi d'autres espèces de poissons non ciblées (prises accessoires). Des espèces importantes comme l'eulakane, le sébaste et le poisson plat sont prises accidentellement dans les engins de pêche à la crevette. Le MPO et les parties intéressées, y compris l'industrie, souhaitent réduire autant que possible les prises accessoires, particulièrement celles de l'eulakane.

Eulachon is an extremely important species on the British Columbia coast, and DFO is working to reduce all possible bycatch in order to ensure conservation of this vulnerable species. Eulachon is an anadromous smelt that has significant cultural and dietary value to Indigenous groups in British Columbia. There are three distinct populations (or designatable units) of Eulachon on the British Columbia coast: the Nass/Skeena rivers; the Central Pacific Coast; and the Fraser River. In 2011, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC), identified the Central Pacific Coast and Fraser River populations as endangered, and the Nass/Skeena rivers population as special concern.

Existing measures to protect Eulachon by setting bycatch limits have been successful in reducing bycatch. However, Eulachon continues to be caught in fishing gear, leading to early commercial fishing closures of the shrimp trawl fishery, thereby directly affecting the economic prosperity of the 40 to 60 vessels fishing annually. In addition, early closures have a negative impact on the processing and sales sector, as well as Canadian consumers and the Canadian economy.

### Objective

The objective of this proposal is to allow the use of artificial lights in fishing gear in the commercial shrimp trawl industry.

### Description

The proposal will amend subsection 8(1) of the *Pacific Fishery Regulations, 1993* to allow Category S licensed commercial shrimp trawl vessels in the Pacific Region to use artificial lights on their fishing gear as a means to reduce bycatch of Eulachon and other non-target fish species. The use of artificial lights on gear will be voluntary.

Currently, subsection 8(1) of the *Pacific Fishery Regulations, 1993* prohibits the use of artificial lights in all Pacific fisheries except the Squid fishery. The Regulations state the following:

No person shall use torches or artificial lights in any manner to attract or repel fish other than squid.

Subsection 8(1) will be amended to remove the prohibition for the shrimp trawl industry. The amended Regulations will state the following:

No person shall use torches or artificial lights to attract or repel fish unless they are fishing for shrimp with a trawl net or for squid.

L'eulakane est une espèce extrêmement importante sur la côte de la Colombie-Britannique, et le MPO s'efforce de réduire toutes les prises accessoires possibles afin d'assurer la conservation de cette espèce vulnérable. L'eulakane est un éperlan anadrome qui revêt une grande valeur culturelle et alimentaire pour les groupes autochtones de la Colombie-Britannique. Il y a trois populations distinctes (ou unités désignables) d'eulakane sur la côte de la Colombie-Britannique : des rivières Nass et Skeena, la côte centrale du Pacifique et du fleuve Fraser. En 2011, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a désigné les populations de la côte du Pacifique central et du fleuve Fraser en voie de disparition, et la population des rivières Nass et Skeena, préoccupante.

Les mesures existantes visant à protéger l'eulakane en établissant des limites de prises accessoires ont permis de réduire le nombre de prises accessoires. Cependant, l'eulakane continue d'être capturé dans les engins de pêche, entraînant des fermetures anticipées de la pêche commerciale à la crevette au chalut, ce qui affecte directement la prospérité économique des 40 à 60 bateaux qui pêchent chaque année. De plus, les fermetures anticipées ont un effet néfaste sur le secteur de la transformation et des ventes ainsi que sur les consommateurs canadiens et l'économie canadienne.

### Objectif

Cette proposition vise à permettre l'utilisation de lumière artificielle sur les engins de pêche commerciale à la crevette au chalut.

### Description

La proposition modifiera le paragraphe 8(1) du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)* afin de permettre aux bateaux détenant un permis de pêche commerciale à la crevette au chalut (catégorie S) de la Région du Pacifique d'utiliser des lampes sur leurs engins de pêche afin de réduire les prises accessoires d'eulakane et d'autres espèces de poissons non visées. L'utilisation de lampes sur les engins sera volontaire.

Actuellement, le paragraphe 8(1) du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)* interdit l'utilisation de lumière artificielle dans toutes les pêches du Pacifique, sauf la pêche au calmar. Le Règlement stipule ce qui suit :

Il est interdit d'utiliser des flambeaux ou des lumières artificielles, de quelle manière que ce soit, dans le but d'attirer ou de repousser des poissons, sauf le calmar.

Le paragraphe 8(1) sera modifié afin de supprimer l'interdiction visant l'industrie de la pêche à la crevette au chalut. Le règlement modifié stipulera ce qui suit :

Il est interdit d'utiliser des flambeaux ou des lumières artificielles pour attirer ou repousser le poisson, sauf pour la pêche de la crevette au chalut ou le calmar.

## Regulatory development

### Consultation

Many Indigenous groups, commercial industry representatives, shrimp trawl vessel licence holders, and conservation groups have asked DFO to amend these Regulations and allow the voluntary use of lights on commercial shrimp trawl gear to help reduce bycatch of non-target species in the fishery. Consultations with these groups were conducted in the Spring of 2018.

An Oregon-based study identifying the use of LED (artificial) lights as an effective way to reduce bycatch of Eulachon, rockfish and other groundfish was published in 2015 by Hannah et al. (Fisheries Research, 170), and stakeholder groups have now been advocating for this amendment to the *Pacific Fishery Regulations, 1993* for several years. Since early 2015, the Department has received letters and in-person feedback from industry organizations, Indigenous groups, environmental organizations, and the provincial government, all requesting that the use of lights be permissible in the shrimp trawl industry.

On April 23, 2018, the Department sent out letters outlining the proposed amendment, along with an offer to discuss this proposal with any group who had questions or wanted to meet. The consultation letter was sent to all coastal Indigenous groups, commercial shrimp trawl licence holder representatives, appointed commercial shrimp processors and buyers on the DFO Shrimp Trawl fishery advisory committee, environmental groups, the Province of British Columbia, First Nation treaty groups, the Sport Fishing Advisory Board, and the BC Seafood Alliance. A notice was also posted on the DFO Pacific Region public consultation website. The amendment is being requested by commercial licence holders in the fishery, and is widely supported.

As a result, letters or emails of support were received from the British Columbia Shrimp Harvesters Association (commercial licence holders); the Province of British Columbia; environmental groups, such as the David Suzuki Foundation, the Central Coast Indigenous Resource Alliance, the Canadian Parks and Wilderness Society, the T. Buck Suzuki Foundation; the Marine Stewardship Council of Canada; the Haisla First Nation; Sea Pact (a group of 10 leading North American seafood companies); and Elizabeth May, the member of Parliament for Saanich-Gulf Islands.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

De nombreux groupes autochtones, des représentants de l'industrie commerciale, des titulaires de permis de bateaux de pêche à la crevette au chalut et des groupes de conservation ont demandé au MPO de modifier ce règlement afin de permettre l'utilisation volontaire des lampes sur les engins de pêche commerciale à la crevette au chalut en vue d'aider à réduire les prises accessoires d'espèces non ciblées dans la pêche. Des consultations ont été menées auprès de ces groupes au printemps 2018.

Une étude fondée sur l'Oregon et publiée en 2015 par Hannah *et collab.* (Fisheries Research 170) indique que l'utilisation de lampes DEL (lumière artificielle) est un moyen efficace de réduire les prises accessoires d'eulachane, de sébaste et d'autres poissons de fond. En outre, les groupes de parties intéressées préconisent depuis plusieurs années cette modification au *Règlement de pêche du Pacifique (1993)*. Depuis le début de 2015, le Ministère a reçu des lettres et des commentaires en personne d'organisations de l'industrie, de groupes autochtones, d'organisations environnementales et du gouvernement provincial, qui demandent que l'utilisation de lampes soit permise dans l'industrie de la pêche à la crevette au chalut.

Le 23 avril 2018, le Ministère a envoyé des lettres décrivant la modification proposée, accompagnées d'une invitation à discuter de cette proposition avec tout groupe ayant des questions ou souhaitant avoir une rencontre. La lettre de consultation a été envoyée à tous les groupes autochtones côtiers, aux représentants des titulaires de permis de pêche commerciale à la crevette au chalut, aux transformateurs et aux acheteurs de crevettes commerciales nommés au comité consultatif sur la pêche à la crevette au chalut du MPO, aux groupes environnementaux, à la province de la Colombie-Britannique, aux groupes des Premières Nations signataires de traités, au Sport Fishing Advisory Board et à la BC Seafood Alliance. Un avis a également été publié sur le site Web des consultations de la Région du Pacifique du MPO. La modification est demandée par les titulaires de permis de pêche commerciale de cette pêche, et elle est largement appuyée.

Par conséquent, des lettres ou des courriels d'appui ont été reçus de la British Columbia Shrimp Harvesters Association (titulaires de permis commerciaux); de la province de la Colombie-Britannique; de groupes environnementaux, comme la Fondation David Suzuki, la Central Coast Indigenous Resource Alliance, la Canadian Parks and Wilderness Society, la T. Buck Suzuki Foundation; le Marine Stewardship Council of Canada; la Première Nation Haisla; Sea Pact (un groupe de 10 grandes sociétés nord-américaines de fruits de mer); Elizabeth May, députée de Saanich-Gulf Islands.

The British Columbia's Groundfish Research and Conservation Society provided an email indicating that they support this amendment for the shrimp trawl fishery, and recommended the amendment be expanded to include the groundfish trawl fishery, and the Hake fishery. Senior Management in the Pacific Region reviewed this request to expand the scope of the amendment, but concluded the science available only supports the amendment for the shrimp trawl fishery at this time.

Consultations to date indicate that this amendment will be widely supported by all commercial licence holders and processors and buyers, several environmental groups, the Province of British Columbia, and some Indigenous groups.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

Due to low Eulachon abundance, Indigenous groups in the lower Fraser River have restrictions placed on their annual communal harvest licence for directed Eulachon food, social, ceremonial (FSC) harvest. For example, some lower Fraser River Indigenous communities are now restricted to fewer than 300 lbs per year for the whole community due to the low abundance of Eulachon returns to the Fraser River, and many lower Fraser River Indigenous groups feel that their Eulachon FSC access needs are not being prioritized.

As stated, all coastal indigenous groups in British Columbia were contacted to inform them of this proposal, and to seek comments on the amendment. The Q'ul-lhanumutsun Aquatic Resource Society (QARS), a First Nations fisheries organization contacted DFO with some questions about how the use of the lights worked, and asked for more information on the Oregon research. DFO provided the requested information. No additional formal comments were submitted by these groups.

The Lower Fraser Fisheries Alliance (LFFA) [a group of First Nations on the Lower Fraser River] have written a letter opposing the amendment on the basis that not enough science has been conducted to conclusively state the lights will benefit the reduction of bycatch. The LFFA also raised concerns about the shrimp trawl fishery in general, and the negative impacts the commercial fishery is having on Indigenous rights; specifically that the amount of Eulachon bycatch is limiting their FSC allocation. DFO wrote a response letter back to the LFFA offering to meet to discuss their concerns, and to further explain the Department's objectives regarding reducing bycatch in the fishery. No immediate request was made

La Groundfish Research and Conservation Society de la Colombie-Britannique a envoyé un courriel indiquant qu'elle appuie cette modification pour la pêche à la crevette au chalut et a recommandé que la modification soit élargie pour inclure la pêche aux poissons de fond au chalut et la pêche au merlu. La haute direction de la Région du Pacifique a examiné cette demande afin d'élargir la portée de la modification, mais a conclu que les données scientifiques disponibles n'appuient que la modification pour la pêche à la crevette au chalut pour le moment.

Les consultations menées à ce jour indiquent que cette modification sera largement appuyée par tous les titulaires de permis de pêche commerciale, les transformateurs et les acheteurs, plusieurs groupes environnementaux, la province de la Colombie-Britannique et certains groupes autochtones.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

En raison de la faible abondance de l'eulakane, le permis de pêche communautaire annuel pour la récolte dirigée d'eulakane à des fins alimentaires, sociales et rituelles (ASR) des groupes autochtones du bas Fraser est soumis à des restrictions. Par exemple, certaines communautés autochtones du bas Fraser se voient maintenant limitées à moins de 300 lb par année pour l'ensemble de la communauté en raison de la faible abondance des montaisons d'eulakane dans le fleuve Fraser, et de nombreux groupes autochtones du cours inférieur du fleuve Fraser estiment que leurs besoins en matière d'accès à l'eulakane à des fins ASR ne sont pas considérés comme prioritaires.

Comme il a été mentionné, nous avons communiqué avec tous les groupes autochtones côtiers de la Colombie-Britannique en vue de les informer de cette proposition et de solliciter des commentaires sur la modification. La Q'ul-lhanumutsun Aquatic Resource Society (QARS), une organisation de pêche des Premières Nations, a communiqué avec le MPO pour lui poser des questions sur l'utilisation des lampes et lui demander de plus amples renseignements sur les recherches menées en Oregon. Le MPO a fourni les renseignements demandés. Aucun autre commentaire officiel n'a été présenté par ces groupes.

La Lower Fraser Fisheries Alliance (LFFA) [un groupe de Premières Nations du bas Fraser] a écrit une lettre pour indiquer qu'elle s'opposait à la modification parce qu'il n'y a pas eu suffisamment de recherches scientifiques pour affirmer de façon concluante que les lampes favoriseront une réduction des prises accessoires. La LFFA a également soulevé des préoccupations au sujet de la pêche à la crevette au chalut en général et des répercussions négatives de la pêche commerciale sur les droits des Autochtones, en particulier le fait que la quantité de prises accessoires d'eulakane limite leur allocation à des fins ASR. Le MPO a répondu à la LFFA pour lui proposer une rencontre afin de discuter de ses préoccupations et d'expliquer

following the initial consultations by the LFFA for further discussion; however, in the months that followed, DFO has provided further updates to the LFFA on this topic and had further discussions in person regarding the objectives of the regulatory amendment. The LFFA would still like to see additional scientific studies conducted by DFO within British Columbia prior to the Department enabling the use of artificial lights.

The Haisla First Nation supports the amendment and the use of lights to reduce bycatch, but would also like to see the use of the lights made mandatory in the fishery, and requested that all shrimp trawl vessels should be required to use the lights.

DFO will continue engaging with Nisga'a, Tla'amin, Tsawwassen, and Maa-nulth treaty partners on policy and program changes as part of the implementation of this regulatory amendment.

As per the 2015 Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation, an assessment was conducted on this proposal. The assessment concluded that implementation of this proposal will likely have a positive impact on the rights, interests and/or self-government provisions of treaty partners. This regulatory proposal will contribute towards increasing the population of Eulachon for modern treaty partners and potentially increasing FSC provisions not only for modern treaty partners but for all Indigenous groups.

#### *Instrument choice*

The current wording of the *Pacific Fishery Regulations, 1993*, subsection 8(1) prohibits the use of lights in this fishery. In order for this new bycatch reduction methodology to be utilized in the shrimp trawl fishery, an amendment of the current regulation is required. No other options are available.

Failure to amend the current Regulations will result in the current level of bycatch in the fishery to continue, and will have negative impacts on Indigenous communities and the economic value of the commercial shrimp fishery. This new technology is currently being successfully utilized in other jurisdictions, such as the United States.

davantage les objectifs concernant la réduction des prises accessoires dans la pêche. Aucune demande immédiate de discussion n'a été formulée par la LFFA à la suite des consultations initiales. Toutefois, dans les mois qui ont suivi, le MPO a tenu la LFFA au courant des nouvelles informations sur le sujet et a tenu d'autres discussions en personne sur les objectifs de la modification du Règlement. La LFFA souhaite toujours que d'autres études scientifiques soient menées par le MPO en Colombie-Britannique avant que le Ministère n'autorise l'utilisation des lampes artificielles.

La Première Nation Haisla appuie la modification et l'utilisation de lampes pour réduire les prises accessoires, mais elle souhaite également que l'utilisation de ces lampes soit rendue obligatoire dans la pêche et a demandé que tous les bateaux de pêche à la crevette au chalut soient tenus de les utiliser.

Le MPO continuera de collaborer avec les Nisga'a, les Tla'amin, les Tsawwassen et les partenaires des traités conclus avec les Premières Nations Maa-nulth pour ce qui est de la modification des politiques et des programmes dans le cadre de l'application de la présente modification réglementaire.

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes de 2015, une évaluation a été effectuée sur cette proposition. L'évaluation a conclu que la mise en œuvre de cette proposition aura probablement une incidence positive sur les droits, les intérêts et les dispositions relatives à l'autonomie gouvernementale des partenaires des traités. Ce projet de règlement contribuera à accroître la population d'eulakane pour les partenaires de traités modernes et à accroître potentiellement les dispositions à des fins ASR non seulement pour les partenaires de traités modernes, mais pour tous les groupes autochtones.

#### *Choix de l'instrument*

Le libellé actuel du paragraphe 8(1) du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)* interdit l'utilisation de lumière dans cette pêche. Pour que cette nouvelle méthode de réduction des prises accessoires puisse être utilisée dans la pêche à la crevette au chalut, une modification de la réglementation actuelle est nécessaire. Il n'y a pas d'autres solutions.

Si le règlement actuel n'est pas modifié, le niveau actuel des prises accessoires de la pêche se maintiendra et aura des effets néfastes sur les collectivités autochtones et sur la valeur économique de la pêche commerciale à la crevette. Cette nouvelle technologie est actuellement utilisée dans d'autres pays, par exemple aux États-Unis.

## Regulatory analysis

### Costs and benefits

#### Costs

This regulatory amendment will allow commercial shrimp trawlers the flexibility to use artificial lights during their harvesting activities. The amendment does not require harvesters to have lights; therefore no mandatory costs will be imposed on industry. There will not be any costs to government as a result of this amendment.

DFO plans to monitor bycatch rates in the fishery before and after the voluntary use of artificial lights as well as feedback from the vessel masters, to determine whether or not the artificial lights are effective in reducing bycatch in the fishery. DFO may consult at a future date regarding mandatory use of the lights. Any discussion on mandatory use of the lights would be considered after review of the information collected following the initial few years of voluntary use in the fishery. If the use of artificial lights becomes mandatory this will be achieved through licence conditions, not an additional regulatory amendment.

The artificial lights cost approximately US\$35 each. A vessel would require approximately 5 artificial lights to meet the minimum requirements as outlined in the current U.S. fishery regulations. Thus, costs for an individual vessel to use five artificial lights on their gear will be approximately US\$175, or Can\$220. There are 40 to 60 commercial shrimp trawl vessels active in the fishery. Should this voluntary measure become mandatory in the future, the total cost to the industry (all 40–60 vessels in total) is anticipated to be approximately Can\$9,000 to Can\$13,000. Depending on the amount of use, artificial lights may need to be replaced every few years. Note: some vessels in the fishery have already purchased the artificial lights.

#### Benefits

Published scientific research from Oregon, United States, has demonstrated that use of LED lights (Lindgren Pittman Electralume® LED fishing lights) properly placed on shrimp trawl gear has led to significant reductions in bycatch of non-target species (especially endangered Eulachon). The Oregon study published by Hannah et al. (2015) in [Fisheries Research, Volume 170](#), states that reductions in Eulachon bycatch in the order of 90% were observed compared to non-use of the lights.

## Analyse de la réglementation

### Coûts et avantages

#### Coûts

Cette modification réglementaire donnera aux chalutiers commerciaux pêchant la crevette la possibilité d'utiliser la lumière artificielle pendant leurs activités de pêche. La modification n'exige pas que les pêcheurs aient des lampes; par conséquent, aucun coût obligatoire ne sera imposé à l'industrie. Cette modification n'entraînera aucun coût pour le gouvernement.

Le MPO projette de surveiller les taux de prises accessoires dans la pêche avant et après l'utilisation volontaire de lumière artificielle et de recueillir les commentaires des capitaines de navire, afin de déterminer si les lampes sont efficaces ou non dans la réduction des prises accessoires de la pêche. Le MPO pourrait tenir des consultations à une date ultérieure au sujet de l'utilisation obligatoire des lampes. Toute discussion sur l'utilisation obligatoire des lampes serait envisagée après examen des renseignements recueillis après les premières années d'utilisation volontaire dans la pêche. Si l'utilisation de lumière artificielle devient obligatoire, cette obligation sera prévue dans les conditions de permis, et non par une modification réglementaire supplémentaire.

Les lampes coûtent environ 35 \$ US chacune. Un navire aurait besoin d'environ cinq lampes pour satisfaire aux exigences minimales énoncées dans le règlement de pêche américain actuel. Ainsi, le coût de l'utilisation de cinq lampes sur les engins d'un navire sera d'environ 175 \$ US, ou 220 \$ CA. On compte de 40 à 60 bateaux de pêche commerciale à la crevette au chalut actifs dans cette pêche. Si cette mesure volontaire devenait obligatoire à l'avenir, le coût total pour l'industrie (de 40 à 60 bateaux au total) devrait se situer entre 9 000 \$ CA et 13 000 \$ CA environ. Selon la fréquence d'utilisation, les lampes peuvent devoir être remplacées à quelques années d'intervalle. Remarque : certains bateaux de pêche ont déjà acheté les lampes.

#### Avantages

Des recherches scientifiques réalisées dans l'Oregon, aux États-Unis, ont démontré que l'utilisation de lampes DEL (les lampes de pêche à diode électroluminescente Lindgren Pittman Electralume®) correctement fixées sur les engins des chaluts à crevettes a permis de réduire considérablement les prises accessoires d'espèces non ciblées (en particulier de l'eulakane, en voie de disparition). L'étude de l'Oregon publiée par Hannah *et collab.* (2015) dans [Fisheries Research, Volume 170](#) indique que des réductions des prises accessoires d'eulakane de l'ordre de 90 % ont été observées par rapport à la non-utilisation des lampes.



The Regulations support the Government of Canada's efforts to protect a vulnerable species (Eulachon), reduce bycatch of other species of fish, and support the strategic outcome of economically prosperous maritime sectors and fisheries. Reducing the amount of bycatch also increases efficiency of the vessel by reducing time and effort necessary to sort the catch after each tow.

### *Small business lens*

While some shrimp trawl operations are owned by larger processors, the vast majority are run by individual owners, and are considered small businesses. Analysis of the 2015 fishery showed the average value of shrimp landed was \$156,000 per vessel. This figure applies to each of the 40–60 active vessels.

While harvesters who choose to use artificial lights as a result of the regulatory amendment will incur costs, they will be voluntary and do not constitute mandatory compliance burden.

Should the use of artificial lights become mandatory in the future (after consulting with stakeholders) the compliance costs will be approximately Can\$200 per vessel at the onset. If, in the future, the use of lights becomes mandatory, the total for the industry would be in the range of \$9 000 to \$13 000. However, the amount cited could be inflated since it is anticipated that many harvesters will have already adopted the use of artificial lights voluntarily.

### *“One-for-One” Rule*

The amendment will not impose an incremental increase in administrative burden and does not trigger the “One-for-One” Rule.

### *Regulatory cooperation and alignment*

In 2017, the Oregon Department of Fish and Wildlife in partnership with the Pacific States Marine Fisheries Commission conducted additional studies with funding from the Bycatch Reduction Engineering Program (BREP) to determine the most effective use and placement of the artificial lights. As a result, the U.S. commercial shrimp trawl fisheries in Oregon State, Washington State, and California have moved to make the use of these LED lights mandatory in their fisheries as part of their National Marine Fisheries Services Eulachon recovery plans. A summary of the optimal design is outlined in the Oregon Department of Fish and Wildlife [Pink Shrimp Review](#) for 2018.

Le Règlement appuie les efforts du gouvernement du Canada visant à protéger une espèce en péril (l'eulakane) et à réduire les prises accessoires d'autres espèces de poissons, et favorise l'atteinte du résultat stratégique des secteurs maritimes et des pêches économiquement prospères. Une réduction de la quantité de prises accessoires augmente également l'efficacité du navire en réduisant au minimum le temps et l'effort nécessaires pour trier les prises après chaque trait.

### *Lentille des petites entreprises*

Bien que certaines opérations de pêche de la crevette au chalut appartiennent à de grandes entreprises de transformation, la grande majorité d'entre elles sont gérées par des propriétaires individuels et sont considérées comme de petites entreprises. L'analyse de la pêche de 2015 a révélé que la valeur moyenne des crevettes débarquées était de 156 000 \$ par bateau. Ce chiffre s'applique à chacun des 40 à 60 bateaux actifs.

Même si les pêcheurs qui décident d'utiliser des lampes en raison des modifications réglementaires devront engager des coûts, ce choix sera volontaire et ne constituera pas un fardeau de conformité obligatoire.

Si l'utilisation de lumière artificielle devenait obligatoire à l'avenir (après consultation des parties intéressées), les coûts de conformité s'élèveraient à environ 200 \$ CA par navire, au début. Si, à l'avenir, l'utilisation de lampes devient obligatoire, le total pour l'industrie serait de l'ordre de 9 000 \$ à 13 000 \$. Toutefois, la quantité indiquée pourrait être gonflée puisqu'on s'attend à ce que de nombreux pêcheurs aient déjà adopté volontairement l'utilisation de lumière artificielle.

### *Règle du « un pour un »*

La modification n'imposera pas d'augmentation cumulative du fardeau administratif et n'entraînera pas la règle du « un pour un ».

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

En 2017, le ministère de la Pêche et de la Faune de l'Oregon, en partenariat avec la Pacific States Marine Fisheries Commission, a mené d'autres études grâce au financement du Bycatch Reduction Engineering Program (BREP) pour déterminer l'utilisation et l'emplacement les plus efficaces des lampes. Par conséquent, aux États-Unis, l'utilisation de ces lampes DEL est devenue obligatoire dans les pêches commerciales à la crevette au chalut de l'Oregon, de l'État de Washington et de la Californie dans le cadre des plans de rétablissement de l'eulakane du National Marine Fisheries Service. Un résumé de la conception optimale est présenté dans le rapport [Pink Shrimp Review](#) du Department of Fish and Wildlife de l'Oregon pour 2018.

Although no comparable studies have been conducted in Canadian fisheries waters, the offshore habitat and species composition for Oregon and British Columbia is fairly similar, and DFO expects similar results as those in the U.S. studies.

The amendment will remove the prohibition against the use of lights in DFO's Pacific Region. DFO wishes to make the use of lights voluntary at this time, and to collect information from the British Columbia fishery as the lights are implemented into the commercial fishery during the first few years. Information from the voluntary implementation can be used to determine effectiveness, and whether their use should be made mandatory.

The U.S. shrimp trawl fisheries in the Pacific have developed requirements for how many lights need to be used and the best placement of those lights on the fishing gear. DFO intends to mirror those rules though licence conditions to be consistent with the U.S. regulations and optimize the use of the lights to maximize benefits. However, prior to instituting those criteria in licence conditions, DFO will consult with licence holders during the annual Integrated Fisheries Management Plan (IFMP) planning process. Based on the results of the voluntary implementation in the Pacific Region, advice from stakeholders in the coming years, and results from At-Sea Observer data, DFO will determine if the use of lights should be made mandatory in future years. Results from the initial implementation of the voluntary use of the lights will provide information and data for future decisions.

This amendment will allow Canadian fisheries to be more competitive vis-à-vis fisheries in other jurisdictions, such as the United States.

#### *Strategic environmental assessment*

This regulatory proposal fulfills targets and key priorities of the Federal Sustainable Development Strategy. It contributes to the sustainable fisheries target and it helps achieve progress towards the 2020 biodiversity goals and targets for Canada by allowing the use of a technology that reduces bycatch of vulnerable species such as Eulachon.

DFO has considered the potential environmental impacts of this regulatory proposal and is using the available peer-reviewed science to inform it. A published scientific study from Oregon has demonstrated significant reductions in bycatch by using artificial lights on shrimp trawl fishing gear. Reductions were especially significant for the vulnerable Eulachon – with reductions in the order of 90% less bycatch. Some other species of rockfish and

Même si aucune étude comparable n'a été menée dans les eaux de pêche canadiennes, l'habitat au large des côtes et la composition des espèces de l'Oregon et de la Colombie-Britannique sont assez semblables, et le MPO s'attend à des résultats comparables à ceux des études américaines.

La modification éliminera l'interdiction d'utiliser des lampes dans la Région du Pacifique du MPO. Pour le moment, le MPO souhaite rendre facultative l'utilisation des lampes et recueillir de l'information auprès des pêcheurs de la Colombie-Britannique à mesure que l'utilisation des lampes sera mise en œuvre dans la pêche commerciale au cours des premières années. L'information tirée de la mise en œuvre volontaire peut être utilisée afin de déterminer l'efficacité des lampes et décider si leur utilisation devrait devenir obligatoire.

Les pêches américaines de crevettes au chalut du Pacifique ont établi des exigences quant au nombre de lampes à utiliser et à l'emplacement optimal de ces lampes sur les engins de pêche. Le MPO a l'intention de reprendre ces règles dans les conditions de permis afin de s'harmoniser avec la réglementation américaine et d'optimiser l'utilisation des lampes pour en augmenter les avantages. Toutefois, avant d'intégrer ces critères dans les conditions de permis, le MPO consultera les titulaires de permis dans le cadre du processus annuel de planification du Plan de gestion intégrée des pêches (PGIP). Selon les résultats de la mise en œuvre volontaire dans la Région du Pacifique, l'avis des parties intéressées au cours des prochaines années et les résultats des données des observateurs en mer, le MPO déterminera si l'utilisation des lampes devrait devenir obligatoire dans les années à venir. Les résultats de la mise en œuvre initiale de l'utilisation volontaire des lampes fourniront des informations et des données pour la prise de décisions futures.

Cette modification permettra aux pêches canadiennes d'être plus concurrentielles par rapport aux pêches d'autres pays comme les États-Unis.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Ce projet de règlement répond aux objectifs et aux priorités clés de la Stratégie fédérale de développement durable. Il contribue à l'atteinte de l'objectif de pêche durable et des objectifs de biodiversité du Canada pour 2020 grâce à une technologie qui réduit les prises accessoires d'espèces vulnérables comme l'eulakane.

Le MPO a examiné les répercussions environnementales potentielles de ce projet de règlement et utilise les données scientifiques disponibles examinées par des pairs pour se renseigner à ce sujet. Une étude scientifique menée dans l'Oregon a démontré que l'utilisation de lumière artificielle sur les engins de pêche à la crevette au chalut permet de réduire considérablement les prises accessoires. Les réductions ont été particulièrement

groundfish saw bycatch reductions in the order of 50–70%. Subsequent studies have reinforced the efficacy of these lights in reducing bycatch.

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required (the strategic environmental assessment form can be provided upon request).

#### *Gender-based analysis plus*

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

This regulatory proposal is aimed at removing a fishing gear prohibition currently in place for the commercial shrimp trawl fishery. The objective is to reduce unintended fish bycatch and help protect vulnerable species.

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

The use of artificial lights will be voluntary, with all or almost all commercial vessels expected to voluntarily incorporate the lights into their fishing gear. It is expected that the use of the lights will begin as soon as the regulatory amendment is in force.

Licence conditions may be added to commercial shrimp trawl licences, specifying how the artificial lights are to be utilized, and to ensure that the lights are operated in a manner that maximizes the reduction of bycatch, for licence holders who choose to use artificial lights as a bycatch reducing method.

There are no expected enforcement costs.

#### **Contact**

Guy Parker  
Fishery Manager  
South Coast Area  
Pacific Region  
3225 Stephenson Point Road  
Nanaimo, British Columbia  
V9T 1K3  
Telephone: 250-756-7163  
Email: [guy.parker@dfo-mpo.gc.ca](mailto:guy.parker@dfo-mpo.gc.ca)

importantes pour l'eulakane vulnérable, dont les prises accessoires ont été réduites d'environ 90 %. Les prises accessoires d'autres espèces de sébastes et de poissons de fond ont été réduites d'environ 50 à 70 %. Des études ultérieures ont renforcé l'efficacité de ces lampes dans la réduction des prises accessoires.

Conformément à *La Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire (le formulaire d'évaluation environnementale stratégique peut être fourni sur demande).

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune répercussion liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour ce projet de règlement.

Le présent projet de règlement vise à supprimer une interdiction actuellement en vigueur qui vise les engins de pêche commerciale à la crevette au chalut. L'objectif consiste à réduire les prises accessoires involontaires de poissons et à aider à protéger les espèces vulnérables.

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

L'utilisation de lumière artificielle sera volontaire, mais on s'attend à ce que la totalité ou presque des bateaux de pêche commerciale intègrent volontairement les lampes à leurs engins de pêche. On s'attend à ce que l'utilisation des lampes commence dès que la modification réglementaire sera en vigueur.

Des conditions de permis pourraient être ajoutées aux permis de pêche commerciale à la crevette au chalut, qui préciseront comment la lumière artificielle doit être utilisée et qui garantiront que les lampes sont utilisées de manière à réduire au minimum les prises accessoires pour les détenteurs de permis qui choisissent d'utiliser des lumières artificielles comme méthode pour réduire les prises accessoires.

Il n'y a pas de coûts de mise en application prévus.

#### **Personne-ressource**

Guy Parker  
Gestionnaire des pêches  
Secteur de la côte sud  
Région du Pacifique  
3225, route Stephenson Point  
Nanaimo (Colombie-Britannique)  
V9T 1K3  
Téléphone : 250-756-7163  
Courriel : [guy.parker@dfo-mpo.gc.ca](mailto:guy.parker@dfo-mpo.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-133 May 10, 2019

PEST CONTROL PRODUCTS ACT

P.C. 2019-482 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 67<sup>a</sup> of the *Pest Control Products Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Pest Control Products Regulations (Labelling)*.

**Regulations Amending the Pest Control Products Regulations (Labelling)**

## Amendments

**1 Section 26 of the *Pest Control Products Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after subsection (2):**

**Outermost package**

**(3)** Unless otherwise specified by the Minister under subsection 8(2) of the Act, if a pest control product is contained in more than one package, the outermost package that is visible under normal conditions of storage, transportation or handling must bear a label that shows all of the following:

**(a)** the information, as it appears on the approved label for the product, that is required under paragraphs (1)(a), (e), (h), (i), (k) and (l);

**(b)** the information, as it appears on the approved label for the product, that is required under paragraph (2)(b) and that is relevant if any significant risk referred to in that paragraph exists while the pest control product is contained in the outermost package; and

**(c)** the statement “For first aid instructions or the toxicological information essential for treatment, obtain and read the approved label from the registrant or phone the number indicated on this container.”.

Enregistrement  
DORS/2019-133 Le 10 mai 2019

LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES

C.P. 2019-482 Le 9 mai 2019

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu de l'article 67<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits antiparasitaires*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (étiquetage)*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (étiquetage)**

## Modifications

**1 L'article 26 du *Règlement sur les produits antiparasitaires*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

**Emballage extérieur**

**(3)** Sauf spécification contraire aux termes du paragraphe 8(2) de la Loi, lorsqu'un produit antiparasitaire est contenu dans plus d'un emballage, celui qui se trouve à l'extérieur et qui est visible dans les conditions normales de stockage, de transport ou de manipulation porte une étiquette où figurent les renseignements suivants :

**a)** les renseignements exigés en vertu des alinéas (1)a), e), h), i), k) et l) tels qu'ils figurent sur l'étiquette approuvée du produit;

**b)** les renseignements exigés en vertu de l'alinéa (2)b) relatifs à un risque important mentionné à cet alinéa tels qu'ils figurent sur l'étiquette approuvée du produit, lorsque celui-ci est contenu dans l'emballage extérieur;

**c)** l'énoncé « Pour les instructions relatives aux premiers soins ou les renseignements toxicologiques essentiels sur les soins à donner, veuillez vous procurer l'étiquette approuvée du titulaire et la lire ou composer le numéro de téléphone figurant sur le contenant. ».

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 59

<sup>b</sup> S.C. 2002, c. 28

<sup>1</sup> SOR/2006-124

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 59

<sup>b</sup> L.C. 2002, ch. 28

<sup>1</sup> DORS/2006-124

**Exceptions**

**(4)** Subsection (3) does not apply if the outermost package is transparent or otherwise allows the label on an inner package to be legible, and that label shows the information required under

**(a)** subsection (3); or

**(b)** paragraphs (2)(e) and (f), and that information appears as it does on the approved label for the product, and paragraphs (3)(a) and (b).

**2 Section 28 of the Regulations is replaced by the following:**

**Brochures or leaflets**

**28 (1)** If, under subsection 8(2) of the Act, the Minister specifies in the conditions of registration relating to the label that information required by these Regulations to be shown on the principal and secondary display panels may instead be shown in a brochure or leaflet that accompanies the pest control product, the following requirements must be met:

**(a)** the principal display panel must have prominently shown on it either the statement “READ ATTACHED BROCHURE (or LEAFLET) BEFORE USING.” or the statement “READ ACCOMPANYING BROCHURE (or LEAFLET) BEFORE USING.”; and

**(b)** the brochure or leaflet must contain all of the information that is to be shown on the principal and secondary display panels in addition to the specified information.

**Exception**

**(2)** The statement in paragraph (1)(a) does not need to appear on the container if, pursuant to subsection 31(1), a pest control product is transported in a railway tank car or a transport truck tanker-trailer and that tank car or tanker-trailer is the only container.

**Provided at distribution**

**(3)** Any brochure or leaflet referred to in subsection (1) must be provided to any user of the product at the time the product is distributed to them.

**3 Section 31 of the Regulations is replaced by the following:**

**Railway tank car or transport truck tanker-trailer**

**31 (1)** Subject to subsections (2) and (3) and to any condition specified by the Minister under subsection 8(2) of the Act relating to the label, if a pest control product is transported in a railway tank car or a transport truck tanker-trailer and that tank car or tanker-trailer is the only container, the information required under subsections 26(1) and (2) must be shown on the documents that accompany the shipment.

**Exceptions**

**(4)** Le paragraphe (3) ne s’applique pas si l’emballage extérieur est transparent ou s’il permet de lire l’étiquette et que cette dernière satisfait aux exigences :

**a)** soit du paragraphe (3);

**b)** soit des alinéas (2)e) et f) si les renseignements qui y sont mentionnés sont ceux sur l’étiquette approuvée du produit, et des alinéas 3a) et b).

**2 L’article 28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Brochure ou dépliant**

**28 (1)** Si, en vertu du paragraphe 8(2) de la Loi, le ministre spécifie dans les conditions d’homologation concernant l’étiquette que les renseignements exigés par le présent règlement et devant figurer dans les aires d’affichage principale et secondaire peuvent plutôt figurer dans une brochure ou un dépliant accompagnant le produit antiparasitaire, les exigences ci-après s’appliquent :

**a)** l’énoncé « LIRE LA BROCHURE CI-JOINTE (ou LE DÉPLIANT CI-JOINT) AVANT UTILISATION. » ou l’énoncé « LIRE LA BROCHURE (ou LE DÉPLIANT) D’ACCOMPAGNEMENT AVANT UTILISATION. » figure bien en vue dans l’aire d’affichage principale;

**b)** la brochure ou le dépliant contient tous les renseignements devant figurer dans les aires d’affichage principale et secondaire, ainsi que tous les renseignements spécifiés.

**Exception**

**(2)** Le wagon-citerne ou la remorque-citerne visés au paragraphe 31(1) qui sert de contenant unique du produit antiparasitaire lors de son expédition n’est pas visé par l’exigence prévue à l’alinéa (1)a).

**Fourniture**

**(3)** La brochure ou le dépliant visés au paragraphe (1) sont fournis à l’utilisateur du produit lorsque le produit lui est distribué

**3 L’article 31 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Wagon-citerne ou une remorque-citerne**

**31 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et des conditions concernant l’étiquette spécifiées par le ministre en vertu du paragraphe 8(2) de la Loi, les renseignements qui sont visés aux paragraphes 26(1) et (2) figurent dans les documents accompagnant le wagon-citerne ou la remorque-citerne qui sert de contenant unique du produit lors de son expédition.

**Storing or dispensing product**

**(2)** If a pest control product is stored in a railway tank car or a transport truck tanker-trailer or if the tank car or tanker-trailer is being used to dispense the product directly, then the documents required under subsection (1) must be

- (a)** affixed to the tank car or tanker-trailer and readily available for review by all persons handling the product, the tank car or the tanker-trailer; and
- (b)** if applicable, near the control valve that is used for distributing or dispensing the product.

**Providing information**

**(3)** Subject to any condition specified by the Minister under subsection 8(2) of the Act relating to the label, if a pest control product referred to in subsection (1) is distributed directly to a user of the product, the information required under section 26 must be provided to the user at the time of distribution.

**Coming into Force**

**4** These Regulations come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are published in the *Canada Gazette, Part II*, has the same calendar number as the day on which they are published or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issues**

*Lack of clarity of term “bulk container”*

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has requested clarification of the meaning of “bulk container,” in respect of labelling requirements set out in section 31 of the *Pest Control Products Regulations* (PCPR). The term “bulk container” is not defined in the PCPR nor in the *Pest Control Products Act* (PCPA). In seeking to respond to the SJCSR’s request, Health Canada found that there was no consensus on the meaning of the term, with different interpretations across industry and between Government and industry. In addition, container labelling compliance issues were found, likely due in part to a lack of understanding of the type of containers to which the labelling requirements set out in sections 26, 28, or 31 of the PCPR applied.

**Entreposage ou distribution du produit**

**(2)** Les documents visés au paragraphe (1) satisfont aux conditions ci-après si le produit est stocké dans le wagon-citerne ou la remorque-citerne ou est distribué directement à partir de l’un ou de l’autre :

- a)** ils sont apposés sur le wagon-citerne ou la remorque-citerne et facilement accessibles par toute personne qui manipule le produit ou le wagon-citerne ou la remorque-citerne;
- b)** s’il y a lieu, ils sont placés à proximité du robinet de commande qui sert à distribuer ou à verser le produit.

**Fourniture de renseignements**

**(3)** Sous réserve des conditions concernant l’étiquette spécifiées par le ministre en vertu du paragraphe 8(2) de la Loi, les renseignements visés à l’article 26 sont fournis à l’utilisateur lorsque le produit mentionné au paragraphe (1) lui est distribué directement.

**Entrée en vigueur**

**4** Le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*, porte le même quantième que le jour de sa publication ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

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

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

**Enjeux**

*Le terme « contenant de grande dimension » manque de clarté*

Le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation a demandé que des éclaircissements soient apportés à la signification du terme « contenant de grande dimension », à l’égard des exigences en matière d’étiquetage de l’article 31 du *Règlement sur les produits antiparasitaires* (RPA). Le terme « contenant de grande dimension » n’est pas défini par le RPA ni par la *Loi sur les produits antiparasitaires* (LPA). Alors que Santé Canada cherchait à répondre à la requête du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation, le Ministère a constaté qu’il n’y avait pas de consensus quant à la signification de ce terme et qu’il était interprété de diverses manières au sein de l’industrie, de même qu’entre le gouvernement et l’industrie. De plus, on a relevé des

### *Health and safety issues with bulk container labelling provisions*

During Health Canada's review of the issue, the Department found that key health and safety information (such as hazard symbols, precautionary statements, and use instructions) was not required for containers labelled in accordance with section 31 requirements (bulk containers). If this information were left off the label, it could result in pest control products not being handled properly, thereby increasing risks for human health and the environment.

Given the current section 31 provision, information that has not been reviewed by Health Canada could appear on a container labelled in accordance with the current section 31 provision, as that provision does not require that information printed on the label be taken from the registered product's approved label information as found in the Health Canada Register of Pest Control Products. This could also pose health and safety risks if the label text does not provide sufficient information for the product to be handled and used properly.

However, these health and safety gaps are considered to be hypothetical at this time, as no examples of containers being labelled pursuant to section 31 were found.

### *Practicality of labelling provisions*

The current labelling provisions, under the authority of section 8 of the PCPA, allow for a reduced amount of information to appear on the principal display panel of a pest control product container if the registrant (meaning a person in whose name a pest control product is registered) receives approval from Health Canada to put the full label information in a brochure or leaflet, and the leaflet or brochure meets the requirements of section 28 of the PCPR. However, section 28 provisions also require the brochure or leaflet to be attached to the container at all times. Having to attach brochures to containers at all times is not always practical, for example under the current rules,

- If a pest control product is being shipped to a grower in a 1 000 L plastic tote in the back of a pick-up truck, the brochure would have to be attached directly to the container, which could result in it either being damaged by the elements or getting blown off and lost.

problèmes d'observation de la loi quant à l'étiquetage de ces contenants, une conséquence probablement liée en partie à une mauvaise compréhension des types de contenants auxquels s'appliquent les exigences d'étiquetage des articles 26, 28 ou 31 du RPA.

### *Les dispositions sur l'étiquetage des contenants de grande dimension soulèvent des préoccupations à l'égard de la santé et de la sécurité*

En examinant la question, Santé Canada a découvert que les principaux renseignements sur la santé et la sécurité (comme les symboles de danger, les mises en garde et le mode d'emploi) n'étaient pas exigés pour les contenants étiquetés selon l'article 31 (contenants de grande dimension). Si cette information n'apparaissait pas sur l'étiquette, son absence pourrait entraîner la manipulation inadéquate des produits antiparasitaires, augmentant par le fait même les risques pour la santé humaine et l'environnement.

Dans le cas des dispositions actuelles de l'article 31, des renseignements n'ayant pas été soumis à l'examen de Santé Canada pourraient figurer sur un contenant étiqueté conformément à cet article, puisque ce dernier n'exige pas que les renseignements imprimés sur l'étiquette proviennent de l'information apparaissant sur l'étiquette approuvée du produit homologué, comme il est indiqué dans le Registre des produits antiparasitaires de Santé Canada. Une étiquette qui ne comporte pas suffisamment d'information en vue de la manipulation adéquate du produit pourrait également présenter des risques pour la santé et la sécurité.

Ces lacunes en matière de santé et de sécurité sont toutefois considérées comme hypothétiques pour le moment, car on n'a pas trouvé de contenant étiqueté selon l'article 31.

### *Caractère pratique des dispositions sur l'étiquetage*

En vertu des pouvoirs conférés par l'article 8 de la LPA, les dispositions en vigueur sur l'étiquetage permettent d'inscrire un moins grand nombre de renseignements sur l'aire d'affichage principale d'un contenant du produit antiparasitaire si le titulaire d'homologation (soit la personne au nom de laquelle un produit antiparasitaire est homologué) a reçu l'autorisation de Santé Canada de réunir tous les renseignements de l'étiquette dans une brochure ou un dépliant, et que ces derniers sont conformes aux exigences de l'article 28 du RPA. Cependant, les dispositions de l'article 28 exigent aussi que la brochure ou le dépliant soient joints au contenant en tout temps. L'obligation de joindre une brochure à chaque contenant et en tout temps n'est pas toujours pratique. Par exemple, dans le cas des règles en vigueur :

- Si un produit antiparasitaire est expédié à un producteur dans un bac de plastique de 1 000 L fixé à l'arrière

In addition, the current rules pose practical problems in the case of outer containers (meaning packaging that includes a container, wrapping, covering or holder in which a pest control product is wholly or partly contained, placed or packed). At present, registrants must either put the full label on the outer container (including information not required for the safe handling of a shipping container — such as use instructions), or apply for approval to use a reduced label (under subsection 8(2) of the PCPA and section 28 of the PCPR); however, in the latter case, they would still have to attach the brochure to the outer container. Both of these options impose unnecessary costs. As a result, registrants must choose between these higher cost options or non-compliance (e.g. by putting less information on outer containers without applying for permission to do so).

Finally, transport truck tanker-trailers and railway tank cars were found not to be labelled in accordance with sections 26, 28 or 31 of the PCPR. This is likely because putting temporary pesticide labels on these containers was considered impractical (especially given that pesticides that are dangerous goods would already be labelled in accordance with the requirements of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*). This non-compliance has not resulted in any known health or environmental incidents, but it does create a regulatory integrity issue.

## Background

Before pesticides can be used or sold in Canada, they must undergo pre-market approval, and be registered or otherwise authorized under the PCPA. In order to be registered, a product must undergo a thorough pre-market, science-based assessment by Health Canada and meet strict health and environmental standards, and it must have value. If the specified uses of a product pose risks of concern to human health or the environment, that product is not registered for use in Canada.

In addition, Health Canada conducts post-market reviews of registered pesticides to confirm their continued acceptability via periodic re-evaluations (no later than one year after 15 years have elapsed since the most recent decision, or earlier if the Minister initiates a re-evaluation under subsection 16(1) of the PCPA) and special reviews (conducted when the Minister has reasonable grounds to believe that health or environmental risks of the product are, or its value is, unacceptable). In both cases, the

d'une camionnette, la brochure devrait être jointe directement au contenant, mais elle pourrait être endommagée durant le transport ou encore, s'envoler.

De plus, les exigences actuelles posent des problèmes d'ordre pratique dans le cas d'un contenant externe (s'entend d'un emballage qui comprend tout récipient, emballage ou autre conditionnement contenant tout ou partie d'un produit antiparasitaire). Pour le moment, les titulaires doivent apposer l'étiquette complète sur le contenant externe (y compris les renseignements non requis aux fins de la manipulation sécuritaire du contenant d'expédition, comme le mode d'emploi) ou demander l'autorisation de joindre une étiquette contenant moins d'information [aux termes du paragraphe 8(2) de la LPA et de l'article 28 du RPA]. Toutefois, dans ce dernier cas, il faut encore joindre une brochure au contenant externe. Ces deux options engendrent des coûts inutiles. Par conséquent, les titulaires doivent choisir l'une de ces deux options plus coûteuses ou être en situation de non-conformité (par exemple s'ils mettent moins de renseignements sur le contenant externe sans en demander la permission).

Enfin, on a constaté que les remorques-citernes et les wagons-citernes ne portaient pas d'étiquette, contrevenant ainsi aux articles 26, 28 ou 31 du RPA. Il semble qu'il soit peu réaliste d'apposer des étiquettes temporaires de pesticides sur ces contenants (notamment parce que les pesticides, qui sont des marchandises dangereuses, sont déjà étiquetés selon les exigences de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*). Ce type de non-conformité n'a entraîné aucun incident connu ayant des effets sur la santé ou l'environnement, mais il compromet l'intégrité de la réglementation.

## Contexte

Avant que des produits antiparasitaires puissent être utilisés ou vendus au Canada, et être homologués ou autrement autorisés en vertu de la LPA, ils doivent faire l'objet d'une approbation avant leur mise en marché. Pour être homologué, le produit doit faire l'objet d'une évaluation scientifique approfondie préalable à sa mise en marché par Santé Canada, satisfaire à des normes rigoureuses en matière de santé et d'environnement, et avoir de la valeur. Si les utilisations particulières d'un produit présentent des risques préoccupants pour la santé humaine ou l'environnement, ce produit n'est pas homologué au Canada.

En outre, Santé Canada évalue les pesticides homologués après leur mise en marché afin de s'assurer qu'ils sont toujours acceptables; pour ce faire, le Ministère procède à des réévaluations périodiques [la première a lieu 15 ans après la plus récente décision ou plus tôt si la ministre amorce une réévaluation en vertu du paragraphe 16(1) de la LPA] et à des examens spéciaux (effectués lorsque la ministre a des motifs raisonnables de croire que la valeur du produit ou les risques qu'il présente pour la santé ou



Minister could decide to continue the registrations as they are, modify them (e.g. by establishing measures to mitigate risks), or cancel them.

During pre- and post-market reviews, to determine whether a pesticide poses an acceptable risk (i.e. the pesticide is safe when used according to label directions) and has value, Health Canada assesses the data and establishes any necessary measures to mitigate risks through approved label elements, in accordance with section 26 of the PCPR, including directions for the safe handling, storage, display, distribution, disposal, and use of the pest control product. In certain instances, products can also be labelled in accordance with conditions specified by the Minister under subsection 8(2) of the PCPA and under section 28 or section 31 of the PCPR.

#### *Section 28 of the PCPR*

Under subsection 8(2) of the PCPA and section 28 of the PCPR, the Minister may allow specific, approved label information required under section 26 (e.g. directions for use) to be shown in a leaflet or brochure attached to the container, rather than have it appear on the container itself. The Minister may exercise this authority where, for example, the pest control product container is too small for all of the approved label text to appear on it (e.g. ant traps).

#### *Section 31 of the PCPR*

The bulk container labelling requirements under subsection 31(1) of the PCPR have been in place since 1972, and were created to allow pest control product containers that were not generally handled by users (such as large-volume refillable/reusable containers used to store, transport and distribute varying amounts of unpackaged products — i.e. “bulk containers”) to bear a label that did not include use-related or safety information.

In 2006, it was recognized that in some cases, such “bulk containers” were being used to distribute products directly to users. The PCPR were therefore amended with subsection 31(2) to require that where pest control products are distributed in bulk containers directly to users of the products, some additional user-related safety label information be included on the labels of those bulk containers. For example, today, a common agricultural pest control product can be found in containers ranging in size from 1 L to 20 L jugs that can be carried by hand, to 1 000 L

l’environnement sont inacceptables). Dans les deux cas, la ministre pourrait décider de maintenir les homologations telles qu’elles sont, de les modifier (par exemple en établissant des mesures d’atténuation des risques) ou de les annuler.

Les évaluations réalisées avant et après la mise en marché permettent de déterminer si les risques que présentent les pesticides pour la santé humaine et l’environnement sont acceptables (c’est-à-dire qu’ils sont sans danger lorsqu’ils sont utilisés selon le mode d’emploi) et qu’ils ont de la valeur. Pour ce faire, Santé Canada évalue les données et établit toutes les mesures d’atténuation nécessaires des risques au moyen des énoncés d’étiquette approuvés, conformément à l’article 26 du RPA. Ces mesures comprennent des instructions relatives à la manipulation, au stockage, à la présentation, à la distribution, à l’élimination et à l’utilisation sécuritaires du produit antiparasitaire. Dans certains cas, les produits peuvent aussi être étiquetés en vertu des conditions précisées par la ministre au paragraphe 8(2) de la LPA et à l’article 28 ou à l’article 31 du RPA.

#### *Article 28 du RPA*

En vertu du paragraphe 8(2) de la LPA et de l’article 28 du RPA, la ministre peut permettre que les renseignements précis et autorisés de l’étiquette requis aux termes de l’article 26 (par exemple le mode d’emploi) apparaissent dans un dépliant ou une brochure joints au contenant, plutôt que sur le contenant lui-même. La ministre peut exercer ce pouvoir lorsque, par exemple, le contenant du produit antiparasitaire est trop petit pour contenir tout le texte approuvé de l’étiquette (par exemple les pièges à fourmis).

#### *Article 31 du RPA*

Établies en 1972, les exigences actuelles en matière d’étiquetage des contenants de grande dimension en vertu du paragraphe 31(1) du RPA ont été créées pour faire en sorte que les contenants de produits antiparasitaires qui n’étaient habituellement pas manipulés par des utilisateurs (comme les contenants réutilisables de grande capacité servant à entreposer, à transporter et à distribuer différentes quantités de produits non emballés, c’est-à-dire les « contenants de grande dimension ») portent une étiquette qui ne comprend pas de renseignements relatifs à l’utilisation ou à la sécurité.

En 2006, il a été reconnu que, dans certains cas, des « contenants de grande dimension » ont servi à distribuer des produits directement aux utilisateurs. Par conséquent, le RPA a été modifié de manière à ce que le paragraphe 31(2) exige l’ajout de renseignements supplémentaires relatifs à la sécurité des utilisateurs aux étiquettes des contenants de grande dimension lorsque ces contenants servent à la distribution de produits antiparasitaires directement aux utilisateurs. Par exemple, actuellement, on peut trouver un produit antiparasitaire utilisé

plastic totes that can be loaded by a fork lift onto the back of a pick-up truck to be transported, to 8 000 L stationary tanks that can be refilled via transport truck. All of these containers could be distributed directly to farms that use the product. However, products labelled in accordance with section 31 of the PCPR are not required to include all standard safety information or directions for use.

The SJCSR wrote to the Minister of Health, most recently in 2016, requesting clarification of the meaning of “bulk container” or suggesting that a definition be included for the purposes of section 31 of the PCPR. In response, Health Canada undertook a review of the section 31 provisions of the PCPR and the types of containers and labels that are used by the pesticide industry.

### *Outer containers*

Outer containers are packages (including wrappings, coverings or holders) in which another packaged pest control product is contained (e.g. a cardboard box containing bottles of registered weed killer). At present, outer containers of registered pest control products must be labelled in accordance with section 26 or 28 of the PCPR; however, some may also be labelled as per section 31 of the PCPR, as some stakeholders might have interpreted an outer container to be a “bulk container” (given that the latter is not defined currently).

### **Objectives**

These amendments are intended to

- modernize labelling requirements across a variety of different pest control product container types, including large refillable containers, railway tank cars and transport truck tanker-trailers, as well as outer containers (e.g. cardboard boxes) and single use disposable containers; and
- address the SJCSR request that Health Canada clarify the meaning of the term “bulk container” (hence the application of the section 31 bulk container labelling provisions of the PCPR).

couramment en milieu agricole dans des contenants dont la taille varie de 1 L à 20 L qui peuvent être transportés manuellement, mais aussi dans des bacs de plastique de 1 000 L qui peuvent être soulevés par des chariots à fourche pour être déposés à l’arrière d’une camionnette aux fins de transport, ou dans des réservoirs fixes de 8 000 L qui peuvent être remplis au moyen d’un camion de transport. Tous ces contenants peuvent être distribués directement à la ferme qui utilise ce produit. Toutefois, il n’est pas nécessaire que les produits étiquetés aux termes de l’article 31 du RPA comportent tous les renseignements normalisés sur la sécurité ou le mode d’emploi.

Le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation a demandé par écrit à Santé Canada, le plus récemment en 2016, des éclaircissements sur la signification ou la définition du terme « contenant de grande dimension » ou a suggéré qu’une définition soit ajoutée aux fins de l’application de l’article 31 du RPA. En réponse, Santé Canada a entrepris un examen des dispositions de l’article 31 du RPA ainsi que des types de contenants et des étiquettes utilisées par l’industrie des pesticides.

### *Contenants externes*

Un contenant externe est un emballage (y compris un récipient, un emballage ou tout autre conditionnement) qui contient un autre produit antiparasitaire emballé (par exemple une boîte de carton contenant des bouteilles d’herbicide homologué). En ce moment, les contenants externes de produits antiparasitaires homologués doivent porter une étiquette conforme aux articles 26 ou 28 du RPA. Cependant, des contenants externes pourraient aussi porter une étiquette conforme à l’article 31 du RPA, car certains intervenants pourraient avoir interprété « contenant externe » comme un « contenant de grande dimension » (étant donné que ce dernier terme n’est pas défini pour le moment).

### **Objectifs**

Les modifications visent à :

- moderniser les exigences en matière d’étiquetage pour divers types de contenants de produits antiparasitaires, dont les contenants de grande dimension à remplissages multiples, les wagons-citernes et les remorques-citernes, de même que tout contenant externe (comme les boîtes en carton) et les contenants à usage unique jetables;
- répondre à la demande d’éclaircissements du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation concernant la signification du terme « contenant de grande dimension » (donc de l’application des dispositions sur l’étiquetage des contenants de grande dimension de l’article 31 du RPA).

**Description***Label information to accompany railway tank cars and transport truck tanker-trailers in transportation*

Subsection 31(1) will be replaced with a provision indicating that where a pest control product is transported in a railway tank car or transport truck tanker-trailer and the tank car/trailer is the only container of the pest control product, the required information from subsections 26(1) and (2) and any conditions specified by the Minister under subsection 8(2) of the PCPA must be shown in documents that accompany the shipment while the product is being transported. This approach acknowledges the difficulty of applying a temporary label to these containers, and the fact that the containers are likely to be handled by only a small number of people (e.g. the shipping employees) who will need to know what is in the container. It also ensures that information about the product is available (i.e. in the shipping papers) in the case of an accident or spill.

*Railway tank cars and transport truck tanker-trailers in storage and dispensing*

Subsection 31(2) will be replaced with a provision indicating that when a railway tank car or transport truck tanker-trailer is the only container of the pest control product and the container is in storage or is being used to distribute or dispense the product from the container, then the documents referred to in subsection 31(1) must be attached to the container in a manner that makes them readily available for review by workers or persons handling the product or container, and, if applicable, within reach of the discharge control valve (i.e. for dispensing/discharging the pest control product). This is to ensure that workers have easy access to the information necessary to handle such containers safely.

*Indicating label information can accompany the product (rather than be attached)*

Paragraph 28(a) of the PCPR will be amended to provide the option to use either “ATTACHED” or “ACCOMPANYING” on the principal panel label statement, as applicable, depending on what the Minister approves under section 8 of the Act. The new statement can read: “READ ATTACHED BROCHURE (or LEAFLET) BEFORE USING” or “READ ACCOMPANYING BROCHURE (or LEAFLET) BEFORE USING.” This change will clarify that label information contained in a leaflet/brochure does not have to be physically attached to the container. Rather, it can accompany the container, subject to approval by Health Canada. However, for Domestic Class products,

**Description***Renseignements d'étiquetage requis pour accompagner les wagons-citernes et les remorques-citernes pendant le transport*

Le paragraphe 31(1) sera remplacé par une disposition stipulant que dans le cas d'un wagon-citerne ou d'une remorque-citerne transportant un produit antiparasitaire et que le wagon-citerne ou la remorque-citerne est le seul contenant du produit antiparasitaire, les renseignements requis en vertu des paragraphes 26(1) et 26(2) et de toute condition précisée par la ministre aux termes du paragraphe 8(2) de la LPA doivent être indiqués dans les documents qui accompagnent le produit durant son transport. Par cette mesure, on reconnaît la difficulté d'apposer une étiquette temporaire sur ces contenants, ainsi que le fait que ces derniers seront probablement manipulés uniquement par un petit nombre de personnes (par exemple des employés d'expédition) qui auront besoin de savoir ce que contient le contenant. Cette mesure permettra aussi l'accès aux renseignements concernant le produit (soit dans les documents d'expédition) en cas d'accident ou de déversement.

*Wagons-citernes et remorques-citernes durant le stockage et la distribution du produit*

Le paragraphe 31(2) sera remplacé par une disposition stipulant que lorsque le wagon-citerne ou la remorque-citerne est le seul contenant d'un produit antiparasitaire et que le contenant est entreposé ou utilisé afin de distribuer ou de verser le produit, les documents visés au paragraphe 31(1) doivent alors être joints au contenant de sorte que les travailleurs ou les personnes qui manipulent le produit ou son contenant y aient facilement accès et, s'il y a lieu, être affichés à proximité du robinet de commande (qui sert à distribuer ou à verser le produit antiparasitaire). Cette mesure fera en sorte que les travailleurs auront facilement accès aux renseignements requis pour manipuler des contenants de ce genre en toute sécurité.

*Indication selon laquelle les renseignements d'étiquetage peuvent accompagner le produit (plutôt que d'être joints au contenant)*

L'alinéa 28a) du RPA sera modifié afin d'inclure l'option d'utiliser soit le terme « CI-JOINT(E) » ou « D'ACCOMPAGNEMENT » concernant l'énoncé devant figurer dans l'aire d'affichage principale de l'étiquette, selon le cas, tout dépendant de ce que la ministre approuve en vertu de l'article 8 de la LPA. Le nouvel énoncé peut être rédigé comme suit : « LIRE LA BROCHURE CI-JOINTE (ou LE DÉPLIANT CI-JOINT) AVANT UTILISATION » ou « LIRE LA BROCHURE (ou LE DÉPLIANT) D'ACCOMPAGNEMENT AVANT UTILISATION ». Cette modification permettra de préciser que les renseignements d'étiquetage figurant dans un dépliant ou une brochure n'ont

Health Canada will continue to require that these leaflets/brochures be attached at all times.

*Pest control product distributed to a user*

Sections 28 and 31 will each have provisions added to require that when a pest control product is distributed to a user of the product, the full label information be provided to that user. The provision under section 28 will require that the approved brochure (or leaflet) be provided, and the provision under section 31 will indicate that the required section 26 information must be provided, both of which include directions for use. This provision will apply to all classes of pest control products, and will include the approved brochure or leaflet when those are not attached to the container (i.e. when they are accompanying the container). This is to ensure that the users (meaning applicators, growers, and the public) have access to the full use instructions and other information for the product required to handle and use it safely.

*Outermost packages such as cartons (cardboard boxes), skids (shrink wrap), and kits (with other products)*

Where a pest control product is contained in more than one package, section 26 will have a provision added to require that the outermost package of a registered pest control product that is visible under normal conditions of storage, transportation or handling bear, at a minimum, the following subset of its approved label information:

- product name/trade name;
- hazard nature and degree, including symbols, signal words, and statements;
- active ingredient statements with concentration;
- PCPA registration number;
- registrant's name;
- registrant's contact address and telephone number in Canada;
- information that is relevant if any significant risk exists while the pest control product is contained in the outermost package; and
- the following statement — "For first aid instructions or the toxicological information essential for treatment, obtain and read the approved label from the registrant or phone the number indicated on this container."

pas besoin d'être physiquement joints au contenant. Ils peuvent plutôt accompagner le contenant faisant l'objet d'une autorisation de Santé Canada. Dans le cas des produits à usage domestique, Santé Canada maintiendra son exigence de joindre des dépliants ou des brochures en tout temps.

*Distribution d'un produit antiparasitaire à un utilisateur*

Une disposition sera ajoutée à chacun des articles 28 et 31 voulant que, lorsqu'un produit antiparasitaire est distribué à un utilisateur, les renseignements complets de l'étiquette doivent être fournis à l'utilisateur. La disposition à l'article 28 exigera que la brochure approuvée (ou le dépliant approuvé) soit distribuée, tandis que la disposition de l'article 31 indiquera que les renseignements requis à l'article 26 doivent être présentés, ces renseignements incluant toujours le mode d'emploi dans les deux cas. Cette disposition s'appliquera à toutes les catégories de produits antiparasitaires et comprendra la brochure ou le dépliant approuvés lorsque ces derniers ne sont pas joints au contenant (c'est-à-dire qu'ils accompagnent le contenant sans y être apposés). Cette mesure vise à garantir que l'utilisateur (s'entend des préposés à l'application, des producteurs et des membres du public) a accès au mode d'emploi complet et aux autres renseignements sur le produit nécessaires pour en garantir la manipulation et l'utilisation sécuritaires.

*Emballages extérieurs comme des cartons (boîtes de carton), des palettes (emballages moulants) et des articles prêts-à-monter (avec d'autres produits)*

Dans le cas d'un produit antiparasitaire contenu dans plus d'un emballage, l'article 26 comportera une autre disposition qui exigera que l'emballage le plus externe d'un produit antiparasitaire homologué qui est visible dans des conditions normales de stockage, de transport ou de manipulation comporte au moins le sous-ensemble suivant des renseignements qui ont été approuvés pour l'étiquette :

- le nom du produit ou la marque de commerce;
- les renseignements concernant la nature et le degré de danger inhérent du produit, représentés par des symboles, des mots-indicateurs et des énoncés;
- les énoncés sur le principe actif et sa concentration;
- le numéro d'homologation accordé en vertu de la LPA;
- le nom du titulaire d'homologation;
- l'adresse et le numéro de téléphone au Canada de la personne-ressource du titulaire d'homologation;
- des renseignements qui sont pertinents s'il y a des risques importants alors que le produit antiparasitaire est contenu dans l'emballage extérieur;

In addition to this new option, registrants will continue to have the option to seek approval to have different or less information on outermost packages, under subsection 8(2) of the PCPA and section 28 of the PCPR (i.e. via an application to register or amend a registration). This new option will not apply if the outermost container is the only container of the pest control product. Furthermore, if the outermost package is transparent or otherwise allows the label on the inner package or container to be visible, then using the default provisions will not be necessary.

#### *Coming into force*

These amendments will come into force six months after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as these amendments will not impose any administrative cost burden on businesses.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to these amendments, as the total expected costs to business nationwide are less than \$1 million annually. These amendments are expected to decrease compliance costs for business.

#### **Consultation**

##### *Stakeholder consultation*

In 2016, Health Canada consulted the industry groups representing most registrants (CropLife Canada and the Canadian Consumer Specialty Products Association [CCSPA]), as well as provincial and territorial governments, to better understand the problem and to discuss potential solutions. These consultations informed Health Canada that there were differences in interpretation of what was considered to be a bulk container. For example, in the agricultural sector, some representatives indicated that containers over 23 L were generally considered to be bulk containers. Others considered any container over 200 L (e.g. a drum) to be bulk, while others did not consider 1 000 L totes to be a bulk amount due to their common use. Other comments included that although bulk containers are usually large, they should not be defined

- l'énoncé suivant — « Pour les instructions relatives aux premiers soins ou les renseignements toxicologiques essentiels au traitement, veuillez obtenir et lire l'étiquette approuvée du titulaire ou composer le numéro de téléphone indiqué sur le contenant ».

En plus de cette nouvelle option, les titulaires auront toujours la possibilité de demander l'autorisation d'indiquer des renseignements moins nombreux ou différents sur l'emballage extérieur en vertu du paragraphe 8(2) de la LPA et de l'article 28 du RPA (soit par une demande d'homologation ou de modification de l'homologation). Cette nouvelle option ne s'appliquera pas si le contenant le plus externe est le seul contenant du produit antiparasitaire. En outre, si l'emballage le plus externe est transparent ou permet autrement de voir l'étiquette sur l'emballage ou le contenant interne, il ne sera alors pas nécessaire d'avoir recours à ces dispositions par défaut.

#### *Entrée en vigueur*

Les modifications entreront en vigueur six mois après la date de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications puisqu'elles n'entraîneront pas de fardeau lié aux coûts administratifs pour les entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications puisque les coûts totaux qui devraient être générés pour les petites entreprises à l'échelle nationale sont inférieurs à un million de dollars par année. Ces modifications devront réduire les coûts d'observation de la loi pour les entreprises.

#### **Consultation**

##### *Consultation des intervenants*

En 2016, Santé Canada a consulté les associations de l'industrie représentant la plupart des titulaires d'homologation (CropLife Canada et l'Association canadienne des produits de consommation spécialisés), de même que des représentants de gouvernements provinciaux et territoriaux, afin de mieux comprendre le problème et de discuter de solutions possibles. Au moyen de ces consultations, Santé Canada a appris qu'il y avait des différences d'interprétation de la définition d'un contenant de grande dimension. À titre d'exemple, dans le secteur agricole, certains représentants ont indiqué que les contenants de plus de 23 L sont habituellement considérés comme des contenants de grande dimension, d'autres considéraient que tout contenant dépassant 200 L (par exemple un baril) était de grande dimension, alors que d'autres ne

by or restricted to a size or size range, as smaller containers can also be used to distribute “bulk” (i.e. “loose” or “unpacked”) amounts of product.

On December 5, 2017, Health Canada consulted key stakeholders via a public webinar presentation to seek their input on the proposed amendments. Stakeholders had until December 15 to provide any written comments they might have. Over 25 company and association representatives participated in the webinar, including major pest control product registrants, the CCSPA, and CropLife Canada. Following the webinar, Health Canada received a written submission from each of the following: CropLife Canada and CCSPA (trade associations), Premier Tech (a registrant), and Cleanfarms (a not-for-profit organization involved in agricultural waste management). The only substantive concern raised by all four respondents was with respect to providing clarification regarding the current requirement to seek approval under subsection 8(2) of the PCPA and section 28 of the PCPR to use a reduced label (with a brochure) on an outside package or container. These respondents indicated that applying for such reduced labels would be costly and time consuming.

To address these issues, these amendments include a new provision allowing all registrants to use a specific set of approved label elements on outer containers, without having to apply for a label change. This amendment will address the concern expressed by registrants while ensuring that the risks associated with such outer containers are still addressed. In follow-up discussions, CropLife Canada, the CCSPA and Premier Tech have all indicated that this approach will address their concerns.

On September 29, 2018, the Pest Management Regulatory Agency (PMRA) published the *Regulations Amending the Pest Control Products Regulations (Labelling)* in the *Canada Gazette*, Part I, for consultation, with a 75-day comment period. PMRA received comments from Cleanfarms, CropLife Canada, and the CCSPA, each indicating support for the proposal. In its comments, Cleanfarms indicated that allowing brochures or leaflets to accompany pest control product containers rather than requiring them to be attached to the container at all times would result in lower container recycling costs, increase

considéraient pas que les bacs de 1 000 L étaient des contenants de grande dimension en raison de leur usage commun. Selon d'autres commentaires, bien que les contenants de grande dimension soient habituellement grands, ils ne devraient pas être restreints à des tailles ou des formats précis ou définis par ceux-ci, car les contenants de plus petite taille peuvent aussi servir à distribuer des quantités « en vrac » de produit (c'est-à-dire « sans contenant » ou « sans emballage »).

Le 5 décembre 2017, Santé Canada a consulté les intervenants clés par webinar public concernant les modifications proposées, et leur a offert jusqu'au 15 décembre pour présenter leurs commentaires écrits, le cas échéant. Plus de 25 entreprises et représentants d'associations ont participé à ce webinar, dont d'importants titulaires d'homologation de produits antiparasitaires, l'Association canadienne de produits de consommation spécialisés et CropLife Canada. À la suite de ce webinar, Santé Canada a reçu un commentaire écrit de CropLife Canada et de l'Association canadienne de produits de consommation spécialisés (associations commerciales), de Premier Tech (titulaire d'homologation) et d'AgriRÉCUP (organisme à but non lucratif qui participe à la gestion des déchets agricoles). Les quatre répondants ont soulevé une seule préoccupation importante concernant les éclaircissements à fournir quant à l'exigence actuelle d'obtenir une autorisation en vertu du paragraphe 8(2) de la LPA et de l'article 28 du RPA pour apposer une étiquette dont l'information est réduite (avec une brochure) sur un emballage extérieur ou un contenant. Selon ces répondants, demander l'autorisation d'obtenir de telles étiquettes à texte réduit serait coûteux et prendrait du temps.

Afin de donner suite à ces questions, les modifications comprennent une nouvelle disposition permettant à tous les titulaires d'avoir recours à un ensemble précis d'éléments d'étiquette approuvés pour les contenants externes, sans avoir à demander une autorisation pour changer l'étiquette. Ces modifications permettront de répondre à la préoccupation des titulaires, tout en continuant à contrer les risques liés aux contenants externes. Lors des discussions qui ont suivi, CropLife Canada, l'Association canadienne de produits de consommation spécialisés et Premier Tech ont tous indiqué que cette mesure leur convenait.

Le 29 septembre 2018, l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (étiquetage)*, en vue d'une consultation sous forme de période de commentaires de 75 jours. L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire a reçu des commentaires de la part de Cleanfarms, de CropLife Canada et de l'Association canadienne de produits de consommation spécialisés, indiquant qu'ils appuyaient tous la proposition réglementaire. Plus précisément, les trois groupes industriels ont indiqué que

participation in the recycling program, and improve their industry's overall environmental footprint.

## **Rationale**

### *Health and safety benefits*

Health and safety benefits are expected, as the labelling provisions will ensure that pest control products being distributed to users include the information required to handle and use the products safely (including all needed safety information and use instructions, which currently are not required for “bulk containers”). Moreover, the updated labelling provisions for outer containers will help ensure they bear the information required to handle, store and transport them safely.

### *Benefits to the economy, business and trade*

The changes will make the Canadian label requirements more similar to those of the United States. The United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) allows leaflets and brochures to accompany pest control product containers in certain circumstances, instead of them being attached at all times (subject to registration approval by the U.S. EPA). The change for pest control products transported in railway tank cars and transport truck tanker-trailers will likewise align with requirements in the United States, which are the same as those set out in the amendment.

The amendment to allow label brochures to accompany pest control product containers will also have practical benefits. For example, registrants will not be required to find a way to attach such brochures to large refillable containers (e.g. 1 000 L totes) used to distribute pest control products to a grower; rather, the brochure can be transported in the cab of the truck making the delivery and provided to the user upon delivery.

The amendment to establish optional default labelling requirements for outer containers is expected to result in minor savings for registrants, who will no longer be required either to put the full label on the outer container (which might be more expensive than printing the shorter default label), or to apply (and pay an application fee) for approval under subsection 8(2) of the PCPA and section 28

l'autorisation d'utiliser des brochures ou des dépliants d'accompagnement pour les contenants de produits antiparasitaires plutôt que d'avoir à les joindre au contenant en tout temps permettrait de diminuer les coûts liés au recyclage des contenants, d'accroître la participation au programme de recyclage et de réduire l'empreinte environnementale de l'industrie en général.

## **Justification**

### *Avantages pour la santé et la sécurité*

On s'attend à ce que les dispositions en matière d'étiquetage soient avantageuses pour la santé et la sécurité, car elles garantiront que les produits antiparasitaires distribués aux utilisateurs comportent l'information dont ils ont besoin pour manipuler et utiliser le produit en toute sécurité (y compris tous les renseignements requis sur les dangers et le mode d'emploi qui ne sont pas exigés en ce moment dans le cas des « contenants de grande dimension »). En outre, la mise à jour des dispositions d'étiquetage pour les contenants externes permettra d'assurer qu'on y trouve les renseignements requis pour les manipuler, les stocker et les transporter en toute sécurité.

### *Avantages pour l'économie, les affaires et le commerce*

Grâce aux modifications, les exigences canadiennes en matière d'étiquetage ressembleront davantage à celles des États-Unis. L'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis) permet que des dépliants et des brochures accompagnent les contenants de produits antiparasitaires dans certaines circonstances, au lieu de devoir les joindre aux contenants en tout temps (à condition d'obtenir l'homologation de l'EPA des États-Unis). Les changements pour les produits antiparasitaires transportés dans des wagons-citernes et des remorques-citernes harmoniseront aussi les exigences du Canada avec celles des États-Unis qui sont les mêmes dans ce cas.

La modification pour permettre que des brochures accompagnent les contenants de produits antiparasitaires comportera également des avantages concrets. À titre d'exemple, les titulaires ne seront pas obligés de trouver un moyen de joindre de telles brochures à des contenants de grande dimension à remplissages multiples (par exemple des bacs de 1 000 L) servant à distribuer des produits antiparasitaires à un producteur; la brochure peut plutôt être transportée dans l'habitacle de la camionnette de livraison et fournie à l'utilisateur lors de la livraison.

La modification pour établir des exigences par défaut optionnelles pour l'étiquetage des contenants externes devrait permettre aux titulaires de réaliser des économies mineures, car ils ne seront plus obligés de mettre sur le contenant externe l'étiquette complète (qui est probablement plus coûteuse qu'une étiquette à texte réduit par défaut) ou de demander (et payer les frais connexes)

of the PCPR to put certain label information in a brochure, rather than putting full label information on the outer container.

### *Costs*

Eliminating the section 31 bulk container labelling provision can result in additional compliance costs for registrants using section 31, as they will have to re-label their products. However, Health Canada expects these costs to be minimal since an industry survey in June 2016, industry consultations in December 2017, and ad hoc site inspections by Health Canada inspectors did not reveal any instances of registrants using section 31 to label pest control product containers. It is likely that few or no pest control product containers are being labelled in accordance with section 31, which will mean that few or no such containers require their labels to be changed.

Should there be pest control products labelled in accordance with section 31, registrants will have these options to re-label their products:

- A registrant can apply for approval (under subsection 8(2) of the PCPA and section 28 of the PCPR) to put certain label information in a brochure. Such a change can be processed via a streamlined application process, requiring only the \$252 fee for applications that do not require an evaluation, if the only information the registrant wishes to remove from the label attached to the package is the use instructions. Typically, if the application requests approval to have less information on the container and more information than the directions for use in the brochure or leaflet, this will require the \$1,156 fee for Category C applications. The costs to registrants to prepare for making such applications will be limited since such applications simply explain how the registrant wishes to reorganize existing label information. It is estimated that it will take from one hour to a maximum of one day (a one-time cost) to prepare the application. Industry stakeholders (represented by CropLife Canada members) have indicated that the average cost of producing a label brochure is \$0.49.
- Alternatively, a registrant can choose to apply the full label to the pest control product, which will not require an application or associated costs.

In these two scenarios, the costs to physically print and attach the label/brochure will be carried by the registrant; however, these costs are expected to be low.

l'autorisation en vertu du paragraphe 8(2) de la LPA et de l'article 28 du RPA d'indiquer certains renseignements dans une brochure, plutôt que fournir l'étiquette complète sur le contenant externe.

### *Coûts*

L'élimination de la disposition à l'article 31 sur l'étiquetage des contenants de grande dimension peut engendrer des coûts supplémentaires d'observation de la loi aux titulaires visés par cet article, car ils devront changer les étiquettes de leurs produits. Cependant, Santé Canada s'attend à ce que ces coûts soient minimes, car selon un sondage de juin 2016, des consultations menées en décembre 2017 auprès de l'industrie et des inspections ponctuelles sur les lieux par des inspecteurs de Santé Canada, il n'y avait aucun titulaire ayant recours à l'article 31 pour étiqueter un contenant de produit antiparasitaire. En conséquence, il semble qu'il y ait peu de contenants de produits antiparasitaires étiquetés aux termes de l'article 31 ou qu'il n'y en ait pas, ce qui signifie qu'il y en a peu qui nécessitent un changement d'étiquette, voire pas du tout.

S'il y a des produits antiparasitaires étiquetés conformément à l'article 31, les titulaires disposeront des options suivantes pour changer l'étiquette de leurs produits :

- Un titulaire peut demander l'autorisation [en vertu du paragraphe 8(2) de la LPA et de l'article 28 du RPA] de mettre certains renseignements d'étiquette dans une brochure. Un changement de ce genre peut faire l'objet d'un traitement accéléré et entraîner des frais de seulement 252 \$ si la demande n'a pas à être évaluée et si le titulaire ne désire que retirer le mode d'emploi de l'étiquette jointe à l'emballage. Habituellement, si la demande nécessite l'autorisation de réduire la quantité d'information sur le contenant et d'ajouter plus de renseignements que le mode d'emploi dans la brochure ou le dépliant, il faut présenter une demande de catégorie C associée à des droits de 1 156 \$. Pour le titulaire, le coût lié à la préparation d'une demande de ce genre sera limité, car il n'aura qu'à expliquer de quelle manière il souhaite réorganiser les renseignements de l'étiquette existante. On estime qu'il lui faudra d'une heure à au plus une journée (soit un coût unique) pour préparer cette demande. Les intervenants de l'industrie (représentés par les membres de CropLife Canada) ont mentionné que le coût moyen de production d'une brochure est de 0,49 \$.
- Le titulaire aura comme autre option d'appliquer le texte entier de l'étiquette au produit antiparasitaire, ce qui ne nécessite pas de demande ni de droit à payer.

Dans ces deux scénarios, le titulaire absorbera les coûts pour imprimer et joindre l'étiquette ou la brochure, mais ces coûts devraient être faibles.



**Implementation, enforcement and service standards**

Health Canada will use its existing compliance promotion tools to assist registrants, manufacturers, distributors, and workplaces in these revisions to container labelling obligations under the PCPA. The amendments will come into force six months after they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**Contact**

Brenda Tang  
Policy, Communications and Regulatory Affairs  
Directorate  
Pest Management Regulatory Agency  
Health Canada  
2720 Riverside Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Email: [HC.pmra.regulatory.affairs-affaires.  
reglementaires.arla.SC@canada.ca](mailto:HC.pmra.regulatory.affairs-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca)

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

Santé Canada aura recours à ses outils existants de promotion de l'observation de la loi pour aider les titulaires, les fabricants, les distributeurs et les lieux de travail à respecter ces nouvelles obligations relatives à l'étiquetage de leurs contenants en vertu de la LPA. Les modifications entreront en vigueur six mois après leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

**Personne-ressource**

Brenda Tang  
Direction des politiques, des communications et des  
affaires réglementaires  
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire  
Santé Canada  
2720, promenade Riverside  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Courriel : [HC.pmra.regulatory.affairs-affaires.  
reglementaires.arla.SC@canada.ca](mailto:HC.pmra.regulatory.affairs-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-134 May 10, 2019

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

P.C. 2019-483 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Treasury Board and the Minister of Health, pursuant to subsection 19(1)<sup>a</sup> and section 19.1<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, and, considering that it is no longer in the public interest to remit certain debts but that it is otherwise in the public interest to remit other debts, subsection 23(2.1)<sup>c</sup> of that Act, makes the annexed *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act*.

### Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act

## Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations

**1** The title of the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

### Fees in Respect of Dealer's Licences Regulations

**2** Section 1 of the Regulations and the headings before it are repealed.

**3** The heading before section 2 of the Regulations is repealed.

**4** Subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

#### Purpose — fees

**2 (1)** The purpose of these Regulations is to prescribe the fees for the examination of an application for, or the renewal of, a dealer's licence under Part G of the *Food and Drug Regulations* or under the *Narcotic Control Regulations*.

Enregistrement  
DORS/2019-134 Le 10 mai 2019

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

C.P. 2019-483 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du Conseil du Trésor et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 19(1)<sup>a</sup>, de l'article 19.1<sup>a</sup> et, estimant que l'intérêt public ne justifie plus la remise de certaines dettes mais que, d'une façon générale, l'intérêt public justifie la remise d'autres dettes, du paragraphe 23(2.1)<sup>b</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

### Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques

## Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux

**1** Le titre du *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

### Règlement sur les prix à payer à l'égard des licences de distributeur autorisé

**2** Les intertitres précédant l'article 1 et l'article 1 du même règlement sont abrogés.

**3** L'intertitre précédant l'article 2 du même règlement est abrogé.

**4** Le paragraphe 2(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

#### Objet — prix à payer

**2 (1)** Le présent règlement prévoit le prix à payer pour l'examen d'une demande de licence de distributeur autorisé présentée en vertu de la partie G du *Règlement sur les aliments et drogues* ou en vertu du *Règlement sur les stupéfiants*, ou l'examen d'une demande de renouvellement d'une telle licence.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 6

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>1</sup> SOR/2011-79

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, art. 6

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>c</sup> L.R., ch. F-11

<sup>1</sup> DORS/2011-79

**5 Section 3 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**6 The heading before section 4 of the Regulations is repealed.**

**7 The headings before section 5 and sections 5 to 28 of the Regulations are repealed.**

**8 The headings before section 29 of the Regulations are repealed.**

**9 (1) The portion of subsection 29(1) of the Regulations before the first definition is replaced by the following:**

**Definitions**

**29 (1)** The following definitions apply in sections 30, 31 and 33.

**(2) Subsection 29(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**Words and expressions**

**(2)** Unless the context otherwise requires, all other words and expressions used in sections 30, 31 and 33 have the meaning assigned to them by the *Controlled Drugs and Substances Act*, Part G of the *Food and Drug Regulations* or the *Narcotic Control Regulations*.

**10 The heading before section 30 of the Regulations is repealed.**

**11 (1) The portion of section 30 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Non-application — applicants**

**30 (1)** These Regulations do not apply to

**(2) Section 30 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

**Non-application — drug for veterinary use only**

**(2)** These Regulations do not apply to a drug that is for veterinary use only.

**12 The heading before section 31 of the Regulations is repealed.**

**13 Subsection 31(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**Remission**

**(2)** Subject to subsection 33(2), if the fee is greater than an amount equal to 1% of the applicant's actual gross revenue from activities conducted under a dealer's licence during the previous calendar year, remission is granted of the difference between those amounts if the applicant provides

**5 L'intertitre précédant l'article 3 et l'article 3 du même règlement sont abrogés.**

**6 L'intertitre précédant l'article 4 du même règlement est abrogé.**

**7 Les intertitres précédant l'article 5 et les articles 5 à 28 du même règlement sont abrogés.**

**8 Les intertitres précédant l'article 29 du même règlement sont abrogés.**

**9 (1) Le passage du paragraphe 29(1) du même règlement précédant la première définition est remplacé par ce qui suit :**

**Définitions**

**29 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles 30, 31 et 33.

**(2) Le paragraphe 29(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Terminologie**

**(2)** Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés aux articles 30, 31 et 33 s'entendent au sens de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*, de la Partie G du *Règlement sur les aliments et drogues* ou du *Règlement sur les stupéfiants*.

**10 L'intertitre précédant l'article 30 du même règlement est abrogé.**

**11 (1) Le passage de l'article 30 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Non-application — demandeurs**

**30 (1)** Le présent règlement ne s'applique pas :

**(2) L'article 30 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

**Non-application — drogues à usage vétérinaire seulement**

**(2)** Il ne s'applique pas non plus aux drogues à usage vétérinaire seulement.

**12 L'intertitre précédant l'article 31 du même règlement est abrogé.**

**13 Le paragraphe 31(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Remise**

**(2)** Sous réserve du paragraphe 33(2), si le prix à payer est supérieur au montant correspondant à 1 % des recettes brutes réelles du demandeur qui proviennent des activités menées au titre d'une licence de distributeur autorisé au cours de l'année civile précédente et si le demandeur

with their application a statement signed by the individual responsible for the applicant's financial affairs that sets out the actual gross revenue.

**14 Section 32 of the Regulations is repealed.**

**15 The headings before section 34 and sections 34 to 53 of the Regulations are repealed.**

**16 Schedules 1 to 7 to the Regulations are repealed.**

## Repeals

**17 The following Regulations are repealed:**

- a) the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*<sup>2</sup>;
- b) the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*<sup>3</sup>; and
- c) the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*<sup>4</sup>.

## Transitional Provisions

**18 The *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*, as they read immediately before the day on which the *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act* come into force, continue to apply in respect of an application submitted under subsection 16(2) of the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* before that day.**

**19 The *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*, as they read immediately before the day on which the *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act* come into force, continue to apply in respect of**

- (a) a fee whose payment is deferred under subsection 12(2) of the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations* to a day that is on or after that day; and
- (b) a remission referred to in section 11 of the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*.

fournit avec sa demande un état des recettes brutes réelles visées à ce paragraphe dûment signé par son responsable des affaires financières, remise est accordée de la différence entre le prix à payer et ce montant.

**14 L'article 32 du même règlement est abrogé.**

**15 Les intertitres précédant l'article 34 et les articles 34 à 53 du même règlement sont abrogés.**

**16 Les annexes 1 à 7 du même règlement sont abrogées.**

## Abrogations

**17 Les règlements ci-après sont abrogés :**

- a) le *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*<sup>2</sup>;
- b) le *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires*<sup>3</sup>;
- c) le *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)*<sup>4</sup>.

## Dispositions transitoires

**18 Le *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques*, continue de s'appliquer à l'égard de la demande qui est déposée en vertu du paragraphe 16(2) du *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* avant cette date.**

**19 Le *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques*, continue de s'appliquer à l'égard :**

- a) du paiement visé au paragraphe 12(2) du *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)* qui est différé jusqu'à à cette date ou à une date ultérieure;

<sup>2</sup> SOR/95-31; SOR/2011-80, s. 1

<sup>3</sup> SOR/96-143

<sup>4</sup> SOR/98-4; SOR/2011-84, s. 1

<sup>2</sup> DORS/95-31; DORS/2011-80, art. 1

<sup>3</sup> DORS/96-143

<sup>4</sup> DORS/98-4; DORS/2011-84, art. 1

**20** The Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations, as they read immediately before the day on which the Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act come into force, continue to apply in respect of

(a) a fee whose payment is deferred under subsection 9(1), section 10 or subsection 17(4), 35(4), 43(1), 48(3) or 51(4) of the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations to a day that is on or after that day; and

(b) a remission referred to in section 11, subsection 17(2), section 44 or subsection 51(2) of the Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations.

## Coming into Force

**21** These Regulations come into force on April 1, 2020, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Recent amendments to the *Food and Drugs Act* (FDA) were made through the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1* (BIA), and gave the Minister of Health (the Minister) the authority to fix, by ministerial order, fees for activities and products that are regulated under the FDA (e.g. human and veterinary drugs as well as medical devices). These amendments allow Health Canada (the Department) to modernize its current fee regime for recovering costs for regulatory activities related to these products. Currently, these fees are set out in four sets of regulations that have been made under the *Financial Administration Act* (FAA):

- (1) *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*;
- (2) *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*;
- (3) *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*; and

**b)** de la remise visée à l'article 11 du *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)*.

**20** Le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques*, continue de s'appliquer à l'égard :

a) des paiements visés au paragraphe 9(1), à l'article 10 et aux paragraphes 17(4), 35(4), 43(1), 48(3) ou 51(4) du *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* qui sont différés jusqu'à cette date ou à une date ultérieure;

b) des remises visées à l'article 11, au paragraphe 17(2), à l'article 44 ou au paragraphe 51(2) du *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*.

## Entrée en vigueur

**21** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

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

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

### Enjeux

De récentes modifications à la *Loi sur les aliments et drogues* (LAD) ont été apportées en vertu de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* (LEB) et ont accordé au ministre de la Santé (le ministre) le pouvoir de déterminer les prix à payer, par arrêté ministériel, des activités et des produits qui sont réglementés en vertu de la LAD (par exemple les drogues pour usage humain et vétérinaire ainsi que les instruments médicaux). Ces modifications permettent à Santé Canada (le Ministère) de moderniser son régime concernant le recouvrement des coûts d'activités réglementaires associées à ces produits. À l'heure actuelle, les prix à payer sont répartis dans quatre ensembles de règlements pris en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) :

- (1) *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux*;
- (2) *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*;

(4) *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations.*

In order to implement this new fee regime, the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* must be repealed in part and amended. The following regulations must be repealed in their entirety: the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*, the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* and the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*.

The new fee regime will apply as of April 1, 2020. However, transitional provisions are needed to allow for the continuation of existing fee deferrals and remissions past the repeal of the deferrals and the coming into force of the ministerial order.

### Background

Health Canada regulates the safety, efficacy and quality of health products. Since 1995, the Department has been charging fees in accordance with the above-mentioned FAA regulations for certain services and activities related to the regulation of health products (including pharmaceutical and biologic drugs, medical devices and veterinary drugs) under the FDA. These fees apply to such activities as pre-market regulatory reviews, the ongoing surveillance of products once they are on the market, the examination of drug establishment licence applications and the inspection of drug establishments conducting regulated activities.

Health Canada last updated its fees relating to human drugs and medical devices in 2011, based on 2007 costs. Fees for veterinary drugs were implemented in stages between 1995 and 1998, and have not been updated since that time. Prior to 2017, fees relating to therapeutic products could only be changed through a regulation made by the Governor in Council that met requirements found under the former *User Fees Act*. This process took several years. As a result, Health Canada's fees for activities/services related to drugs (human/veterinary) and medical devices were not able to keep up to date with the evolving costs associated with these activities/services. As a consequence, Health Canada's fees for drugs and medical devices no longer reflect current costs to the Department, nor are they well aligned with fees charged by regulatory partners. This means that the portion of the costs covered by fee payers has decreased over time, with the remaining costs being paid by Canadian taxpayers.

(3) *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires;*

(4) *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires).*

Afin de pouvoir mettre en œuvre ce nouveau régime de tarif, le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* doit faire l'objet d'une abrogation partielle et de modifications. Les règlements suivants doivent être abrogés dans leur intégralité : le *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*, le *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* ainsi que le *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)*.

Le nouveau régime quant aux prix à payer entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020. Des dispositions transitoires sont toutefois nécessaires pour permettre la continuité des reports et remises de prix à payer actuels après l'abrogation des reports et avant l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel.

### Contexte

Santé Canada a le mandat de réglementer l'innocuité, l'efficacité et la qualité des produits de santé. Depuis 1995, le Ministère impose les prix conformément aux règlements susmentionnés de la LGFP pour certains services et certaines activités en lien avec la réglementation des produits de santé (y compris les produits pharmaceutiques et les médicaments biologiques, les instruments médicaux et les drogues vétérinaires) en vertu de la LAD. Ces prix s'appliquent aux activités telles que les examens faits en vertu des règlements et réalisés avant la mise en marché, la surveillance continue des produits une fois commercialisés, l'examen des demandes de licence d'établissement des drogues et l'inspection des bâtiments menant des activités réglementées en lien avec les drogues.

Le dernier réajustement quant aux prix à payer afférents aux drogues pour usage humain et aux instruments médicaux par Santé Canada remonte à 2011 et a été établi en vertu des coûts de 2007. Quant aux prix à payer afférents aux drogues pour usage vétérinaire, ils ont fait l'objet d'une mise en application par étapes successives, de 1995 à 1998, et n'ont pas été actualisés depuis lors. Avant 2017, les frais relatifs aux produits thérapeutiques ne pouvaient être modifiés que par un règlement émanant du gouverneur en conseil qui répondait aux exigences stipulées dans l'ancienne *Loi sur les frais d'utilisation*. Cette démarche a nécessité plusieurs années. Par conséquent, les prix que Santé Canada impose pour les activités/services relatifs aux drogues (usage humain ou vétérinaire) et aux instruments médicaux n'ont pas été suffisamment réajustés pour suivre les coûts évolutifs associés à ces activités/services. Ainsi, les prix que Santé Canada impose pour les drogues et les instruments médicaux ne reflètent plus les

In 2017, amendments made to the FDA through the BIA provided the Minister with the authority to fix fees through a ministerial order. These amendments require the Minister to consult stakeholders prior to fixing fees, they prohibit fees from exceeding the cost of providing a service, and they exempt these fees from the requirements of the *Service Fees Act* (formerly the *User Fees Act*).

By being able to set fees through a ministerial order under the FDA, the Minister now has the flexibility to set and adjust fees in a timely way so that they better reflect actual costs and allow Health Canada to more effectively deliver its regulatory programs.

While the Department can set fees under the FDA in a timely manner, all fee updates and revisions will continue to respect transparency and accountability principles, including provisions for financial consequences for not meeting performance standards and annual reporting.

### Objectives

Amendments to the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* and the repeal of the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*, the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* and the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*, all of which fall under the FAA, will provide clarity to stakeholders on which set of fees are in force and prevent duplicative fees. Establishing transitional provisions will also allow for the continuation of existing fee deferrals and remissions past the implementation of the ministerial order. Ultimately, stakeholders will be subject to the fees fixed by a new ministerial order under the FDA.

### Description

The *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* will be repealed in part and amended. The provisions that remain will be those that relate to the fees for dealer's licences that are issued under the *Narcotic Control Regulations* and Part G of the *Food and Drug Regulations*, both of which fall under the purview of the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA). As these FAA

coûts actuels imputés au Ministère ni ne correspondent aux prix imposés par les partenaires de réglementation. Cela signifie que la partie des coûts couverts par les payeurs de ces prix a diminué au fil du temps et que les coûts restants sont assumés par les contribuables canadiens.

En 2017, les modifications apportées à la LAD en vertu de la LEB ont accordé au ministre le pouvoir de déterminer les prix à payer, par arrêté ministériel. Ces modifications requièrent que le ministre consulte les intervenants avant la détermination des prix qui devront être payés, elles interdisent que ces prix dépassent le coût de la prestation du service et elles exemptent ces frais des exigences de la *Loi sur les frais de service* (anciennement la *Loi sur les frais d'utilisation*).

En ayant la possibilité de fixer les prix à payer par arrêté ministériel en vertu de la LAD, le ministre dispose dorénavant de la souplesse nécessaire pour déterminer et réajuster les prix en temps opportun afin qu'ils reflètent mieux les coûts réels et permettent à Santé Canada d'exécuter ses programmes de réglementation plus efficacement.

Même si le Ministère a la capacité de déterminer les prix à payer en vertu de la LAD en temps opportun, l'ensemble des actualisations et des révisions sera toujours conforme aux principes de transparence et de responsabilisation, y compris les dispositions relatives aux conséquences financières du non-respect des normes en matière de rendement et de la production de rapport annuel.

### Objectifs

Les modifications apportées au *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* et l'abrogation du *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*, du *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* et du *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)*, tous assujettis à la LGFP, offriront une certaine clarté aux intervenants pour connaître l'ensemble des prix à payer en vigueur et éviter la duplication de ces prix. La mise en place de dispositions transitoires permettra également la continuité des reports et des remises de prix à payer actuels après la mise en œuvre de l'arrêté ministériel. Enfin, les intervenants feront l'objet de prix à payer établis par le nouvel arrêté ministériel en vertu de la LAD.

### Description

Le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* sera abrogé en partie et modifié. Les dispositions qui resteront seront celles qui ont trait aux prix à payer pour obtenir une licence de distributeur délivrée en vertu du *Règlement sur les stupéfiants* et de la partie G du *Règlement sur les aliments et drogues*, tous deux assujettis à la *Loi réglementant certaines drogues et*

fees relate to activities governed under the CDSA, they cannot be prescribed through ministerial orders under the FDA. Also, the name of the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* will be changed to “*Fees in Respect of Dealer’s Licences Regulations*,” which more accurately reflects the fact that the remaining provisions under the FAA only cover fees with regard to dealer’s licences governed under the CDSA.

The *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*, the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations* and the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations* will be repealed in their entirety.

Through the establishment of transitional provisions, the application of regulations that deal with fee deferrals and remissions will continue. As an example, if a company qualifies for a fee deferral in February 2020, the deferral will continue to apply past the repeal of the deferral and the coming into force of the ministerial order. These transitional provisions will allow for the deferral and any requirements associated with it to continue to apply once the ministerial order comes into force.

The partial repeal and amendments to the *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations*, the repeal of the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*, the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*, and the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations*, and the respective transitional provisions will come into force on April 1, 2020, the same day that the ministerial order comes into force.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies since three regulations are repealed; as a result, three titles are counted “out” under the Rule.

### Small business lens

The small business lens does not apply, as these regulatory amendments do not impose any costs on businesses.

### Consultation

Between October 2017 and June 2018, the Department conducted extensive consultations with affected stakeholders on the new cost recovery proposal to be set by ministerial order. It proposed changes to the fees for human/veterinary drugs and medical devices, fee mitigation strategies, financial consequences provisions for

*autres substances* (LRCDAS). Étant donné que les frais de la LGFP se rapportent à des activités régies par la LRCDAS, ils ne peuvent pas être prescrits par arrêté ministériel en vertu de la LAD. En outre, le nom du *Règlement sur les prix à payer à l’égard des drogues et instruments médicaux* sera dorénavant « *Règlement sur les prix à payer à l’égard des licences de distributeur autorisé* », ce qui reflète plus fidèlement le fait que les autres dispositions de la LGFP ne couvrent que les frais relatifs aux licences de distributeur déterminés par la LRCDAS.

Le *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*, le *Règlement sur le prix à payer pour l’évaluation des drogues vétérinaires* et le *Règlement sur les prix à payer pour les licences d’établissement (drogues vétérinaires)* seront abrogés dans leur intégralité.

Grâce à la mise en place de dispositions transitoires, l’application de règlements portant sur les reports et les remises de prix à payer se poursuivra. Par exemple, si une entreprise est admissible à un report du prix à payer en février 2020, ce report continuera de s’appliquer après l’abrogation des prix à payer reportés et avant l’entrée en vigueur de l’arrêté ministériel. Ces dispositions transitoires feront en sorte que le report et les exigences connexes continuent de s’appliquer une fois que l’arrêté ministériel entrera en vigueur.

L’abrogation partielle et les modifications du *Règlement sur les prix à payer à l’égard des drogues et instruments médicaux*, l’abrogation du *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*, du *Règlement sur le prix à payer pour l’évaluation des drogues vétérinaires* et du *Règlement sur les prix à payer pour les licences d’établissement (drogues vétérinaires)*, ainsi que les dispositions transitoires respectives, entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020, le même jour que l’entrée en vigueur de l’arrêté ministériel.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique, car trois règlements seront abrogés. Par conséquent, les trois titres sont « supprimés » en vertu de la règle.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car on ne s’attend pas à ce que ces modifications réglementaires entraînent des coûts pour les entreprises.

### Consultation

Entre octobre 2017 et juin 2018, le Ministère a entrepris de vastes consultations des intervenants concernés par la nouvelle proposition sur le recouvrement des coûts que l’on prévoit adopter par arrêté ministériel. Elle proposait de modifier les prix à payer pour les drogues à usage humain ou vétérinaire et pour les instruments médicaux;



when performance does not meet set performance standards, and annual fee adjustments tied to the consumer price index. Consultations ranged from WebEx presentations, sector-specific face-to-face sessions, and teleconferences. In October 2017, the Department published an initial consultation document to seek stakeholder feedback. In May 2018, a revised proposal responding to reactions from stakeholders was published to seek additional feedback. All stakeholder comments resulting from these extensive consultations have been considered. The Regulatory Impact Analysis Statement accompanying the ministerial order replacing the repealed regulations explains this further.

### Rationale

*The Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* must be repealed in part and amended and the *Authority to Sell Veterinary Drugs Fees Regulations*, the *Veterinary Drug Evaluation Fees Regulations*, and the *Establishment Licensing Fees (Veterinary Drugs) Regulations* must be repealed in order to avoid the duplication of fees, and to provide clarity to stakeholders on which set of fees are in force, once the Department's new fees under the ministerial order are made. Transitional provisions are also necessary to allow for the continuation of existing fee deferrals and remissions at or after the time of the repeal.

### Contact

Bruno Rodrigue  
Policy, Planning and International Affairs Directorate  
Health Products and Food Branch  
Health Canada  
Holland Cross, Tower A, Suite 14, Ground Floor  
11 Holland Avenue  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Address locator: 3000A  
Email: [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

des mesures d'atténuation du prix à payer; des dispositions relatives quant aux conséquences financières lorsque le rendement ne respecte pas les normes de rendement établies; des rajustements annuels de frais liés à l'indice des prix à la consommation. Les consultations comprenaient des présentations WebEx, des séances en personne spécifiquement pour certains secteurs et des téléconférences. En octobre 2017, le Ministère a publié un document de consultation initial pour obtenir les commentaires des intervenants. En mai 2018, une proposition révisée à la suite des réactions des intervenants a été publiée afin d'obtenir des commentaires supplémentaires. Tous les commentaires des intervenants découlant de ces vastes consultations ont été pris en considération. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation accompagnant l'arrêté ministériel qui remplace les règlements abrogés l'explique davantage.

### Justification

Le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* doit faire l'objet d'une abrogation partielle et de modifications, puis le *Règlement sur le prix à payer pour vendre une drogue vétérinaire*, le *Règlement sur le prix à payer pour l'évaluation des drogues vétérinaires* et le *Règlement sur les prix à payer pour les licences d'établissement (drogues vétérinaires)* doivent faire l'objet d'une abrogation afin d'éviter le doublement du prix à payer et d'offrir une certaine clarté aux intervenants pour connaître l'ensemble des prix à payer en vigueur, une fois que les nouveaux prix imposés par le Ministère en vertu de l'arrêté ministériel seront en place. Des dispositions transitoires sont aussi nécessaires pour permettre la continuité des reports et remises de prix à payer actuels tant au moment de l'abrogation que par la suite.

### Personne-ressource

Bruno Rodrigue  
Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
Santé Canada  
Holland Cross, tour A, bureau 14, rez-de-chaussée  
11, avenue Holland  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Indice de l'adresse : 3000A  
Courriel : [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-135 May 10, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-484 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> and paragraphs 7.6(1)(a)<sup>b</sup> and (b)<sup>c</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>d</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII — Minimum Take-off Performance)*.

### Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII — Minimum Take-off Performance)

## Amendments

**1 Subpart 4 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the reference “Subsection 704.37(4)”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 704.45(1)	5,000	25,000

**2 Subpart 4 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 704.50(1)”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 704.51(1)	3,000	15,000
Subsection 704.51(2)	3,000	15,000
Section 704.52	5,000	25,000

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

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

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

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

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

Enregistrement  
DORS/2019-135 Le 10 mai 2019

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-484 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9<sup>a</sup> et des alinéas 7.6(1)a)<sup>b</sup> et b)<sup>c</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII — performances minimales au décollage)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII — performances minimales au décollage)

## Modifications

**1 La sous-partie 4 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 704.37(4) », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.45(1)	5 000	25 000

**2 La sous-partie 4 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 704.50(1) », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.51(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.51(2)	3 000	15 000
Article 704.52	5 000	25 000

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

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

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

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

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

**3** The reference “[704.38 to 704.43 reserved]” after section 704.37 of the Regulations is replaced by “[704.38 to 704.42 reserved]”.

**4** The headings before section 704.44 and sections 704.44 to 704.47 of the Regulations are replaced by the following:

#### Division IV — Aeroplane Performance Operating Limitations

Non-application

**704.43** This Division does not apply to a seaplane when it takes off from or lands on water.

Calculations

**704.44** Any determination made for the purposes of sections 704.45 to 704.51 shall be based on the approved performance information specified in the aircraft flight manual.

Type Certification Performance Requirements

**704.45 (1)** No air operator shall authorize a flight unless the aeroplane has been certified on the basis of the type certification performance requirements set out in

(a) Subchapter B Flight — General of Chapter 523 — *Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes* or Subchapter B Flight — General of Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes of the Airworthiness Manual*;

(b) Part 23 — at amendment 23-34 and later — or Part 25, Title 14 of the *Code of Federal Regulations* of the United States; or

(c) *Special Federal Aviation Regulation 41C*, published by the Government of the United States, which includes the performance requirements set out in Annex 8 to the Convention.

(2) Despite subsection (1), an air operator may authorize the take-off of an aeroplane if the aeroplane has fewer than 10 passengers on board or is operated in a non-scheduled air service.

Take-off and Landing Weight Limitations

**704.46 (1)** Subject to section 704.51, no air operator shall authorize a flight — and no person shall conduct a

**3** La mention « [704.38 à 704.43 réservés] » qui suit l'article 704.37 du même règlement est remplacée par « [704.38 à 704.42 réservés] ».

**4** Les intertitres précédant l'article 704.44 et les articles 704.44 à 704.47 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

#### Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des avions

Non-application

**704.43** La présente section ne s'applique pas aux hydravions lorsqu'ils décollent d'un plan d'eau ou qu'ils y amerrissent.

Calculs

**704.44** Il est tenu compte, dans tout calcul fait pour l'application des articles 704.45 à 704.51, des renseignements relatifs aux performances approuvées qui sont précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

Exigences de performance visant la délivrance d'un certificat de type

**704.45 (1)** Il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser un vol à moins que l'avion ne soit certifié selon les exigences de performance visant la délivrance d'un certificat de type qui sont prévues, selon le cas :

a) au sous-chapitre B Vol — Généralités du chapitre 523 — *Avions de catégorie normale, utilitaire, acrobatique et navette* ou au sous-chapitre B Vol — Généralités du chapitre 525 — *Avions de catégorie transport* du *Manuel de navigabilité*;

b) à la partie 23 — à la modification 23-34 avec ses modifications postérieures — ou à la partie 25, titre 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis;

c) dans le document intitulé *Special Federal Aviation Regulation 41C*, qui est publié par le gouvernement des États-Unis et qui comprend les exigences de performance prévues à l'annexe 8 de la Convention.

(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant aérien peut autoriser le décollage d'un avion si celui-ci a à bord moins de dix passagers ou est exploité dans le cadre d'un service aérien non régulier.

Limites de masse au décollage et à l'atterrissage

**704.46 (1)** Sous réserve de l'article 704.51, il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser le vol d'un avion et à toute

take-off — in an aeroplane unless the following conditions are met:

**(a)** the weight of the aeroplane does not exceed the maximum take-off weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the departure aerodrome; and

**(b)** after allowing for planned fuel consumption during the flight to the destination aerodrome or alternate aerodrome, the weight of the aeroplane does not exceed the maximum landing weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the destination aerodrome or alternate aerodrome.

**(2)** In the determination of the maximum take-off weight referred to in paragraph (1)(a) for a propeller-driven aeroplane having an MCTOW of not more than 5 700 kg (12,566 pounds),

**(a)** the required accelerate-stop distance specified in the aircraft flight manual shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA) unless

**(i)** the maximum take-off weight is not limited by the accelerate-stop distance requirements set out in the aircraft flight manual, and

**(ii)** the aeroplane has fewer than 10 passengers on board or is operated in a non-scheduled air service; and

**(b)** the all-engines-operating take-off distance specified in the aircraft flight manual shall not exceed the take-off distance available (TODA).

**(3)** In the determination of the maximum take-off weight referred to in paragraph (1)(a) for a turbo-jet-powered aeroplane or a large aeroplane that is propeller-driven,

**(a)** the required accelerate-stop distance specified in the aircraft flight manual shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA) unless, in the case of a large aeroplane that is propeller-driven,

**(i)** the maximum take-off weight is not limited by the required accelerate-stop distance requirements set out in the aircraft flight manual, and

**(ii)** the aeroplane has fewer than 10 passengers on board;

**(b)** the required take-off run specified in the aircraft flight manual shall not exceed the take-off run available (TORA); and

personne d'en effectuer le décollage, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

**a)** la masse de l'avion n'est pas supérieure à la masse maximale au décollage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome de départ;

**b)** compte tenu de la consommation prévue de carburant au cours du vol vers l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement, la masse de l'avion n'est pas supérieure à la masse maximale à l'atterrissage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de dégagement.

**(2)** Il est tenu compte, dans le calcul de la masse maximale au décollage visée à l'alinéa (1)a), dans le cas d'un avion à hélice dont la MMHD est d'au plus 5 700 kg (12 566 livres), des facteurs suivants :

**a)** la distance accélération-arrêt exigée qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef ne doit pas dépasser la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA), à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

**(i)** la masse maximale au décollage n'est pas limitée par les exigences relatives à la distance accélération-arrêt prévues dans le manuel de vol de l'aéronef,

**(ii)** l'avion a à bord moins de dix passagers ou est exploité dans le cadre d'un service aérien non régulier;

**b)** la distance de décollage avec tous les moteurs opérants qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef ne doit pas dépasser la distance de décollage utilisable (TODA).

**(3)** Il est tenu compte, dans le calcul de la masse maximale au décollage visée à l'alinéa (1)a), dans le cas d'un avion à turboréacteurs ou d'un gros avion à hélice, des facteurs suivants :

**a)** la distance accélération-arrêt exigée qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef ne doit pas dépasser la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA), à moins que, dans le cas d'un gros avion à hélice, les conditions suivantes ne soient réunies :

**(i)** la masse maximale au décollage n'est pas limitée par les exigences relatives à la distance accélération-arrêt prévues dans le manuel de vol de l'aéronef,

**(ii)** l'avion a à bord moins de dix passagers;

**b)** le roulement au décollage exigé qui est précisé dans le manuel de vol de l'aéronef ne doit pas dépasser la distance de roulement utilisable au décollage (TORA);

**(c)** the required take-off distance specified in the aircraft flight manual shall not exceed the take-off distance available (TODA) unless, in the case of a large aeroplane that is propeller-driven,

**(i)** the maximum take-off weight is not limited by the take-off distance requirements set out in the aircraft flight manual, and

**(ii)** the aeroplane has fewer than 10 passengers on board.

**(4)** In the determination of the maximum take-off weights referred to in subsections (2) and (3), the following factors shall be taken into account:

**(a)** the pressure-altitude at the aerodrome;

**(b)** the ambient temperature at the aerodrome;

**(c)** the runway slope in the direction of take-off; and

**(d)** a wind component that is not more than 50% of the reported headwind or not less than 150% of the reported tailwind.

**(5)** In the case of a take-off or landing on a gravel runway, the maximum weights referred to in paragraphs (1)(a) and (b) shall be determined in accordance with the gravel runway information specified in the aircraft flight manual.

**(6)** In the absence of the information referred to in subsection (5) for a propeller-driven aeroplane, the maximum weights referred to in paragraphs (1)(a) and (b) shall be determined on the basis of the information specified in the aircraft flight manual for a dry, paved hard-surface runway that does not exceed 1 524 m (5,000 feet) in length, except that

**(a)** no credit shall be allowed for reverse thrust;

**(b)** in determining the maximum take-off weight, no credit shall be allowed for any clearway; and

**(c)** the corresponding length of dry, paved hard-surface runway used to determine the take-off distance required, the accelerate-stop distance required and the landing distance required shall be obtained by dividing the length of the gravel runway by a factor of

**(i)** 1.10, in the case of an aeroplane with an MCTOW of not more than 5 700 kg (12,566 pounds), or

**(ii)** 1.15, in the case of a large aeroplane.

**(c)** la distance de décollage exigée qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef ne doit pas dépasser la distance de décollage utilisable (TODA), à moins que, dans le cas d'un gros avion à hélice, les conditions suivantes ne soient réunies :

**(i)** la masse maximale au décollage n'est pas limitée par les exigences relatives à la distance de décollage prévues dans le manuel de vol de l'aéronef,

**(ii)** l'avion a à bord moins de dix passagers.

**(4)** Il est tenu compte, dans le calcul des masses maximales au décollage visées aux paragraphes (2) et (3), des facteurs suivants :

**(a)** l'altitude-pression à l'aérodrome;

**(b)** la température ambiante à l'aérodrome;

**(c)** la pente de la piste dans la direction du décollage;

**(d)** une composante vent d'au plus cinquante pour cent du vent debout signalé ou d'au moins cent cinquante pour cent du vent arrière signalé.

**(5)** Dans le cas d'un décollage ou d'un atterrissage sur une piste en gravier, les masses maximales visées aux alinéas (1)a) et b) sont calculées à partir des renseignements sur les pistes en gravier qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef.

**(6)** À défaut des renseignements visés au paragraphe (5), dans le cas d'un avion à hélice, les masses maximales visées aux alinéas (1)a) et b) sont calculées à partir des renseignements qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef et qui portent sur les pistes sèches recouvertes d'un revêtement en dur d'une longueur d'au plus 1 524 m (5 000 pieds), sauf que :

**(a)** l'inversion de poussée n'est pas prise en compte;

**(b)** dans le calcul de la masse maximale au décollage, il n'est tenu compte d'aucun prolongement dégagé;

**(c)** la longueur correspondante de la piste sèche recouverte d'un revêtement en dur qui est utilisée dans le calcul de la distance de décollage exigée, de la distance accélération-arrêt exigée et de la distance d'atterrissage exigée est égale au quotient de la longueur de la piste en gravier par :

**(i)** 1,10, dans le cas d'un avion dont la MMHD est d'au plus 5 700 kg (12 566 livres),

**(ii)** 1,15, dans le cas d'un gros avion.

## Net Take-off Flight Path

**704.47 (1)** Subject to subsection (3), no air operator shall authorize a flight — and no person shall conduct a take-off — in a turbo-jet-powered aeroplane, a large aeroplane that is propeller-driven or a propeller-driven aeroplane that has a passenger seating configuration of 10 or more, if the weight of the aeroplane exceeds the weight specified in the aircraft flight manual as allowing a net take-off flight path that clears all obstacles by at least 10.7 m (35 feet) vertically or at least 60 m (200 feet) horizontally within the aerodrome boundaries, and by at least 91.5 m (300 feet) horizontally outside those boundaries.

**(2)** In the determination of the maximum weight, minimum distances and flight path referred to in subsection (1),

- (a)** corrections shall be made for
  - (i)** the runway to be used,
  - (ii)** the runway slope in the direction of take-off,
  - (iii)** the pressure-altitude at the aerodrome,
  - (iv)** the ambient temperature at the aerodrome, and
  - (v)** the wind component at the time of take-off, that is not more than 50% of the reported headwind or not less than 150% of the reported tailwind;
- (b)** calculations shall be based on the pilot
  - (i)** not banking the aeroplane before reaching an altitude of 15 m (50 feet),
  - (ii)** subject to paragraph (c), using no more than 15 degrees of bank at altitudes between 15 m (50 feet) and 122 m (400 feet), and
  - (iii)** using no more than 25 degrees of bank at altitudes above 122 m (400 feet), aeroplane speed and configuration permitting; and
- (c)** a bank angle greater than the angle referred to in subparagraph (b)(ii) may be used if it is authorized in an air operator certificate.

**(3)** An air operator may authorize a flight — and a pilot-in-command may conduct a take-off — in an aeroplane

## Trajectoire nette de décollage

**704.47 (1)** Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser le vol d'un avion à turbo-réacteurs, d'un gros avion à hélice ou d'un avion à hélice dont la configuration prévoit dix sièges passagers ou plus, et à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel avion, si la masse de l'avion est supérieure à celle qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef et qui permet une trajectoire nette de décollage comportant une marge de franchissement d'obstacles d'au moins 10,7 m (35 pieds), mesurée verticalement, ou d'au moins 60 m (200 pieds), mesurée horizontalement, dans les limites de l'aérodrome, et d'au moins 91,5 m (300 pieds), mesurée horizontalement, à l'extérieur de ces limites.

**(2)** Aux fins du calcul de la masse maximale, des distances minimales et de la trajectoire visées au paragraphe (1) :

- a)** des corrections sont apportées selon :
  - (i)** la piste à utiliser,
  - (ii)** la pente de la piste dans la direction du décollage,
  - (iii)** l'altitude-pressure à l'aérodrome,
  - (iv)** la température ambiante à l'aérodrome,
  - (v)** la composante vent au décollage d'au plus cinquante pour cent du vent debout signalée ou d'au moins cent cinquante pour cent de la composante vent arrière signalée;
- b)** le calcul suppose que le pilote :
  - (i)** n'effectue pas d'inclinaison latérale avant d'avoir atteint l'altitude de 15 m (50 pieds),
  - (ii)** sous réserve de l'alinéa c), effectue une inclinaison latérale d'au plus 15 degrés entre 15 m (50 pieds) et 122 m (400 pieds) d'altitude,
  - (iii)** effectue une inclinaison latérale d'au plus 25 degrés à une altitude supérieure à 122 m (400 pieds) lorsque la vitesse et la configuration de l'avion le permettent;
- c)** une inclinaison latérale supérieure à celle visée au sous-alinéa b)(ii) peut être effectuée si elle est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne.

**(3)** L'exploitant aérien peut autoriser le vol de l'un ou de l'autre des avions visés au paragraphe (1) qui ne sont pas

referred to in subsection (1) that does not meet the requirements of that subsection if

**(a)** in the case of a large aeroplane that is propeller-driven and for which visual obstacle clearance procedures are used during take-off and climb,

**(i)** the aeroplane has fewer than 10 passengers on board,

**(ii)** the air operator has conducted an obstacle assessment to identify fixed and transient obstacles along the take-off flight path,

**(iii)** the air operator has set out, in the company operations manual, a one-engine-inoperative departure plan that allows the pilot-in-command to rely on visual guidance to manoeuvre the aeroplane in a manner that will allow the net take-off flight path to be clear of all obstacles by at least 10.7 m (35 feet) vertically or at least 60 m (200 feet) horizontally within the aerodrome boundaries, and by at least 91.5 m (300 feet) horizontally outside those boundaries, until the aeroplane has reached the end of the take-off flight path,

**(iv)** the one-engine-inoperative departure plan includes

**(A)** an obstacle assessment to identify fixed and transient obstacles along the take-off flight path,

**(B)** the aeroplane's approved performance information specified in the aircraft flight manual, and

**(C)** the visual reference points to be used along the take-off flight path, and

**(v)** existing meteorological conditions allow the clearance, through visual guidance, of all obstacles and terrain by the margins specified in subparagraph (iii); or

**(b)** in the case of an aeroplane operated in a non-scheduled air service,

**(i)** the take-off weight of the aeroplane is not limited by any take-off weight limitations specified in the aircraft flight manual,

**(ii)** the aerodrome elevation is at or below 1 220 m (4,000 feet) ASL, and

**(iii)** the ceiling and visibility are at or above the landing and approach minima for the departure aerodrome.

conformes aux exigences de ce paragraphe, et le commandant de bord peut effectuer le décollage d'un tel avion, dans les cas suivants :

**a)** s'agissant d'un gros avion à hélice pour lequel les procédures de franchissement à vue d'obstacles au décollage et en montée sont suivies si les conditions suivantes sont réunies :

**(i)** l'avion a à bord moins de dix passagers,

**(ii)** l'exploitant aérien a effectué une évaluation pour cerner les obstacles fixes et les obstacles passagers se trouvant dans la trajectoire de décollage,

**(iii)** il a prévu, dans le manuel d'exploitation de la compagnie, un plan de départ avec un moteur inopérant qui permet au commandant de bord de se baser sur le guidage visuel pour manoeuvrer l'avion de façon à permettre une trajectoire nette de décollage comportant une marge de franchissement d'obstacles d'au moins 10,7 m (35 pieds), mesurée verticalement, ou d'au moins 60 m (200 pieds), mesurée horizontalement, dans les limites de l'aérodrome, et d'au moins 91,5 m (300 pieds), mesurée horizontalement, à l'extérieur de ces limites, et ce, jusqu'à ce que l'avion ait atteint la fin de la trajectoire de décollage,

**(iv)** le plan de départ avec un moteur inopérant comprend :

**(A)** une évaluation visant à cerner les obstacles fixes et les obstacles passagers se trouvant sur la trajectoire de décollage,

**(B)** les renseignements relatifs aux performances approuvés de l'avion qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef,

**(C)** les repères visuels à utiliser dans la trajectoire de décollage,

**(v)** les conditions météorologiques existantes permettent le franchissement, au moyen du guidage visuel, d'obstacles et du relief à l'intérieur des marges prévues au sous-alinéa (iii);

**b)** s'agissant d'un avion exploité dans le cadre d'un service aérien non régulier si les conditions suivantes sont réunies :

**(i)** sa masse au décollage n'est pas restreinte par une limite de masse au décollage qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef,

**(ii)** l'altitude de l'aérodrome est de 1 220 m (4 000 pieds) ASL ou moins,

**5 Section 704.49 of the Regulations is replaced by the following:**

**704.49 (1)** Subject to subsection (3), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aeroplane unless

(a) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane, the weight of the aeroplane on landing at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome will allow a full-stop landing within 60% of the landing distance available (LDA);

(b) in the case of a large aeroplane that is propeller-driven, the weight of the aeroplane on landing at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome will allow a full-stop landing within 70% of the landing distance available (LDA); or

(c) in the case of a large aeroplane that is propeller-driven and equipped with reverse thrust, the weight of the aeroplane on landing at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome will allow a full-stop landing within 80% of the landing distance available (LDA) if

(i) the approach speed does not exceed an indicated airspeed of 100 knots, taking into account the estimated weight of the aeroplane, the flap setting and the ambient conditions expected on arrival,

(ii) the reverse thrust is operative and the runway surface conditions permit the use of full-rated reverse thrust,

(iii) the aeroplane is operated on a paved, hard-surface runway,

(iv) the runway surface is forecast to be bare and dry at the estimated time of arrival,

(v) each flight crew member has completed specific training on short-field landing techniques on that type of aeroplane within the 12 months preceding the flight, and

(vi) the glide-path angle specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot* is not greater than 3 degrees and the runway threshold crossing height is not greater than 15 m (50 feet).

(iii) le plafond et la visibilité sont égaux ou supérieurs aux minimums d'atterrissage et aux minimums d'approche de l'aérodrome de départ.

**5 L'article 704.49 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**704.49 (1)** Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion à moins que :

a) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sa masse à l'atterrissage à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement ne permette d'effectuer un arrêt complet sur au plus soixante pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA);

b) dans le cas d'un gros avion à hélice, sa masse à l'atterrissage à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement ne permette d'effectuer un arrêt complet sur au plus soixante-dix pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA);

c) dans le cas d'un gros avion à hélice muni d'inverseurs de poussée, sa masse à l'atterrissage à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement ne permette d'effectuer un arrêt complet sur au plus quatre-vingts pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA) lorsque les conditions suivantes sont réunies :

(i) la vitesse d'approche ne dépasse pas une vitesse indiquée de cent nœuds, compte tenu de la masse estimée de l'avion, du réglage des volets et des conditions ambiantes prévues à l'arrivée,

(ii) l'inversion de poussée est en état de service et l'état de la surface de la piste permet d'en utiliser la pleine puissance,

(iii) la piste est recouverte d'un revêtement en dur,

(iv) selon les prévisions météorologiques, la surface de la piste sera nue et sèche à l'heure d'arrivée prévue,

(v) dans les douze mois qui précèdent le vol, chaque membre de l'équipage de conduite a suivi sur ce type d'avion une formation propre aux techniques d'atterrissage sur terrain court,

(vi) l'angle de descente précisé dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint* est d'au plus 3 degrés et la hauteur de franchissement du seuil de la piste est d'au plus 15 m (50 pieds).



**(2)** In determining whether an aeroplane may be dispatched or a take-off may be conducted under subsection (1), the following shall be taken into account:

- (a)** the pressure-altitude at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome;
- (b)** a wind component that is not more than 50% of the reported headwind or not less than 150% of the reported tailwind at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome; and
- (c)** the suitability of the runway with respect to the wind speed and direction, the ground handling characteristics of the aeroplane, the landing aids and the terrain.

**(3)** If conditions at the destination aerodrome at the time of take-off do not permit compliance with the requirement set out in paragraph (2)(c), an aeroplane may be dispatched and a take-off may be conducted if conditions at the alternate aerodrome designated in the operational flight plan permit, at the time of take-off, compliance with the requirements set out in paragraph (1)(a) or (b) and subsection (2).

**6 The reference “[704.51 to 704.61 reserved]” after section 704.50 of the Regulations is replaced by the following:**

Take-off and Landing on Gravel Runways

**704.51 (1)** No air operator shall authorize a flight from or to a gravel runway in an aeroplane unless the company operations manual sets out procedures for take-offs and landings on gravel runways.

**(2)** No person shall conduct a take-off or landing in an aeroplane on a gravel runway unless the person has

- (a)** received ground training that includes the characteristics of take-off and landing surfaces, the conduct of obstacle assessments, and the air operator’s procedures for take-offs and landings on gravel runways;
- (b)** conducted, within the previous two years, at least one take-off and one landing on a gravel runway in an aeroplane of the same type as the one to be operated; and
- (c)** been certified by the chief pilot as being competent to conduct take-offs and landings on gravel runways.

**(2)** Pour établir si la régulation ou le décollage d’un avion peuvent être effectués en application du paragraphe (1), il est tenu compte des facteurs suivants :

- a)** l’altitude-pression à l’aérodrome de destination et à l’aérodrome de décollage;
- b)** une composante vent d’au plus cinquante pour cent du vent debout signalé ou d’au moins cent cinquante pour cent du vent arrière signalé à l’aérodrome de destination et à l’aérodrome de décollage;
- c)** le caractère approprié de la piste à l’égard de la vitesse et de la direction du vent, des caractéristiques de l’avion en ce qui concerne les manœuvres au sol, des aides à l’atterrissage et du relief.

**(3)** Si les conditions à l’aérodrome de destination au moment du décollage ne permettent pas le respect de l’exigence prévue à l’alinéa (2)c), la régulation et le décollage d’un avion peuvent être effectués si les conditions à l’aérodrome de décollage indiqué dans le plan de vol exploitation permettent, au moment du décollage, le respect des exigences prévues aux alinéas (1)a) ou b) et au paragraphe (2).

**6 La mention « [704.51 à 704.61 réservés] » qui suit l’article 704.50 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Décollage et atterrissage sur une piste en gravier

**704.51 (1)** Il est interdit à l’exploitant aérien d’autoriser un vol à partir ou à destination d’une piste en gravier à moins que le manuel d’exploitation de la compagnie ne prévoie des procédures visant le décollage et l’atterrissage sur de telles pistes.

**(2)** Il est interdit à toute personne d’effectuer le décollage ou l’atterrissage d’un avion sur une piste en gravier, à moins que la personne :

- a)** n’ait reçu de la formation au sol qui comprend les caractéristiques des surfaces de décollage et d’atterrissage, l’exécution d’évaluations d’obstacles et les procédures de l’exploitant aérien visant le décollage et l’atterrissage sur une piste en gravier;
- b)** n’ait effectué, dans les deux années précédentes, à bord d’un avion du même type que celui qui sera utilisé, au moins un décollage et un atterrissage sur une piste en gravier;
- c)** n’ait reçu du pilote en chef une attestation indiquant qu’elle est compétente pour effectuer des décollages et des atterrissages sur une piste en gravier.

## Take-off and Landing on Unprepared Surfaces

**704.52** No person shall conduct a take-off or a landing on an unprepared surface in an aeroplane for which the aircraft flight manual does not set out any information relating to unprepared surface operations, unless

- (a) the aeroplane is propeller-driven;
- (b) the air operator has set out, in the company operations manual, procedures for take-offs and landings on unprepared surfaces, including
  - (i) procedures for obtaining the air operator's approval for unprepared surface operations, and
  - (ii) procedures for assessing unprepared surfaces and unfamiliar approach and departure paths; and
- (c) before acting as pilot-in-command during a take-off or a landing on an unprepared surface, the person has
  - (i) acquired at least 100 hours of flight time in an aeroplane of the same type as the one to be operated,
  - (ii) received ground and flight training that includes the characteristics of take-off and landing surfaces, the conduct of obstacle assessments and the interpretation of the applicable aeroplane performance information specified in the aircraft flight manual,
  - (iii) acquired at least 25 hours of line indoctrination training that includes unprepared surface operations, and
  - (iv) been certified by the chief pilot or his or her delegate as being competent to conduct take-offs and landings on unprepared surfaces.

[704.53 to 704.61 reserved]

## Coming into Force

**7** These Regulations come into force on the 30th day after the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

## Décollage et atterrissage sur une surface non préparée

**704.52** Il est interdit d'effectuer, sur une surface non préparée, le décollage ou l'atterrissage d'un avion dont le manuel de vol de l'aéronef ne comporte pas de renseignements relatifs aux opérations sur une surface non préparée, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'avion est un avion à hélice;
- b) l'exploitant aérien a prévu, dans le manuel d'exploitation de la compagnie, des procédures visant le décollage et l'atterrissage sur une surface non préparée, y compris :
  - (i) des procédures d'approbation par l'exploitant aérien des opérations sur une surface non préparée,
  - (ii) des procédures d'évaluation des surfaces non préparées et des trajectoires d'approche et de départ non familières;
- c) avant d'agir en qualité de commandant de bord pendant un décollage ou un atterrissage sur une surface non préparée, la personne :
  - (i) a accumulé au moins cent heures de vol à bord d'un avion du même type que celui qui sera utilisé,
  - (ii) a reçu de la formation au sol et en vol qui comprend les caractéristiques des surfaces de décollage et d'atterrissage, l'exécution d'évaluations d'obstacles et l'interprétation des renseignements applicables relatifs aux performances de l'avion qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef,
  - (iii) a suivi au moins vingt-cinq heures d'entraînement en ligne comprenant les opérations sur une surface non préparée,
  - (iv) a reçu du pilote en chef ou de la personne déléguée par celui-ci une attestation indiquant qu'elle est compétente pour effectuer des décollages et des atterrissages sur une surface non préparée.

[704.53 à 704.61 réservés]

## Entrée en vigueur

**7** Le présent règlement entre en vigueur le trentième jour suivant la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

#### 1. Minimum type certification performance requirements

The *Canadian Aviation Regulations* (CARs) do not require aircraft operated under Subpart 704 to be certified in accordance with established minimum type certification performance requirements. These performance requirements ensure that an aeroplane is operated in accordance with the applicable performance standards and can take off and land safely even if one engine becomes inoperative.

Currently, the performance requirements in Subpart 704 of the CARs only apply to large aeroplanes. Subpart 704 requires pilots to calculate the weight limit of an aeroplane to ensure that the aeroplane can take off and land safely; and to calculate the net take-off flight path (i.e. the flight path required to clear obstacles if one engine is inoperative). Due to the limited application of these performance requirements under the current regulations, scheduled Canadian commuter operations (i.e. smaller aeroplanes operating under Subpart 704) could continue using aeroplanes that lack the Aircraft Flight Manual (AFM) information necessary to compute safe take-off and landing weights; and the net take-off flight path. Without a regulatory amendment, aeroplanes could continue to take off and land without considering the aeroplanes performance requirements, which could lead to runway excursions or not being able to clear obstacles in the flight path.

#### 2. Certification for gravel runway operations

Currently, there are no regulatory requirements for multi-engined or turbojet powered aeroplanes to account for the adverse effects to aeroplane performance caused by gravel runway operations. The absence of regulatory requirements is a problem because gravel runways can affect the performance of an aircraft and, as a result, an aircraft may require increased take-off and landing distances, which could increase the risk of a runway overrun or excursion. Additionally, aeroplanes landing or taking off from gravel runways have the potential to be damaged by loose dust or stones being ingested into the engines.

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

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

### Enjeux

#### 1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type

Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) n'exige pas que les aéronefs exploités sous le régime de la sous-partie 704 soient certifiés conformément aux exigences minimales de performance pour la certification de type. Ces exigences de performance garantissent qu'un avion est exploité conformément aux normes de rendement applicables et peut décoller et atterrir en toute sécurité, même si un moteur tombe en panne.

À l'heure actuelle, les exigences en matière de performance de la sous-partie 704 du RAC s'appliquent uniquement aux gros avions. La sous-partie 704 impose aux pilotes de calculer la limite de masse d'un avion pour s'assurer que l'avion peut décoller et atterrir en toute sécurité, et de calculer la trajectoire nette de décollage (c'est-à-dire la trajectoire nécessaire pour franchir les obstacles si un moteur est en panne). En raison de l'application limitée de ces exigences de performance aux termes de la réglementation en vigueur, les vols de navette réguliers canadiens (c'est-à-dire les avions plus petits exploités sous le régime de la sous-partie 704) pourraient continuer à utiliser des avions dépourvus des informations du manuel de vol de l'aéronef (AFM) nécessaires pour calculer les masses pour des décollages et des atterrissages sans danger, ainsi que la trajectoire nette de décollage. En l'absence de modification réglementaire, les avions pourraient continuer à décoller et atterrir sans tenir compte des exigences de performance, ce qui pourrait entraîner des sorties de piste ou l'impossibilité de franchir les obstacles sur la trajectoire de vol.

#### 2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier

À l'heure actuelle, il n'existe pas d'exigences réglementaires pour les avions multimoteurs ou à turboréacteurs tenant compte des effets néfastes sur les performances des avions résultant des opérations sur des pistes en gravier. L'absence d'exigences réglementaires pose problème, car les pistes en gravier peuvent avoir une incidence sur les performances d'un aéronef. Par conséquent, un aéronef peut avoir besoin de plus grandes distances de décollage et d'atterrissage, ce qui pourrait augmenter le risque de dépassement ou de sortie de piste. De plus, les avions atterrissant sur des pistes en gravier ou en décollant risquent d'être endommagés par la poussière ou les cailloux aspirés dans les moteurs.

## Background

### 1. Minimum type certification performance requirements

Prior to the coming into force of the CARs, aeroplanes operating commercially were regulated by the *Air Regulations* and Air Navigation Orders (ANOs). ANO VII No. 3 applied to Commuter and Air Taxi operations, including small two-engine turbine powered aeroplanes (e.g. Beechcraft King Air 100 Series [9 passengers] or the Fairchild SA226-TC Metro [19 passengers]). These small aeroplanes<sup>1</sup> were type certified according to earlier standards which required minimal performance information for take-offs and landings in the AFM.

ANO VII No. 2 applied to scheduled operations with large aeroplanes<sup>2</sup> which were certified to higher certification standards, and required engine-inoperative take-off<sup>3</sup> and climb performance<sup>4</sup> information in the AFM. The AFM performance information was also required to compute the maximum allowable aeroplane weight to assure a safe take-off and climb should an engine become inoperative during take-off.

Weight limits are calculated to ensure that they do not exceed the maximum take-off weight or the maximum landing weight, after allowing for any planned fuel consumption during the flight, specified in the AFM. The calculation of weight limits and net take-off flight path must take into account the length and slope of the runway available as well as the conditions at the aerodrome (e.g. pressure, temperature, wind). Limiting the weight of an aeroplane ensures that it can take off and land safely, within the runway distance available. The calculation of the net take-off flight path is required to ensure the safe take-off of aeroplanes (i.e. the ability to clear all obstacles by at least 35 feet vertically) if one engine becomes inoperative.

The CARs are a consolidation of the former *Air Regulations* and ANOs into a comprehensive regulation. With the introduction of the CARs in October 1996, Subpart 704 (which applies to commuter operations) applies to the small aeroplanes that had formerly operated under ANO VII No. 3. These small aeroplanes, however, lack the

<sup>1</sup> Small aeroplane means an aeroplane having a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of 5 700 kg (12 566 pounds) or less.

<sup>2</sup> Large aeroplane means an aeroplane with an MCTOW of more than 5 700 kg (12 566 pounds).

<sup>3</sup> An engine-inoperative take-off means that the aeroplane is capable of continuing to take off if one of its engines is no longer operational (i.e. in a two-engine aeroplane, the aeroplane could continue to take off with just one engine operating).

<sup>4</sup> Climb performance is the ability of the aeroplane to continue to climb to the appropriate altitude after take-off.

## Contexte

### 1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type

Avant l'entrée en vigueur du RAC, les avions exploités commercialement étaient réglementés par le *Règlement de l'Air* et les Ordonnances sur la navigation aérienne (ONA). L'ONA VII n° 3 s'appliquait aux services aériens de navette et aux taxis aériens, y compris les petits avions bimoteurs à turbine (par exemple la série Beechcraft King Air 100 [9 passagers] ou le Fairchild Metro SA226-TC [19 passagers]). Ces petits avions<sup>1</sup> recevaient un certificat de type selon les normes antérieures qui exigeaient que l'AFM comprenne des informations sur les performances minimales pour les décollages et les atterrissages.

L'ONA VII n° 2 s'appliquait aux vols réguliers avec de gros avions<sup>2</sup> certifiés selon des normes de certification plus élevées et exigeant des informations dans l'AFM sur les performances de décollage<sup>3</sup> et de montée<sup>4</sup> en cas de panne de moteur. Les informations contenues dans l'AFM sur les performances étaient également nécessaires pour calculer la masse maximale autorisée de l'avion afin de garantir un décollage et une montée en toute sécurité si un moteur venait à ne plus fonctionner pendant le décollage.

Les limites de masse sont calculées de manière à ne pas dépasser la masse maximale au décollage ou la masse maximale à l'atterrissage, compte tenu de la consommation de carburant prévue pour le vol, tel qu'il est indiqué dans l'AFM. Le calcul des limites de masse et de la trajectoire nette de décollage doit prendre en compte la longueur et la pente de la piste disponible ainsi que les conditions à l'aérodrome (par exemple la pression, la température, le vent). Limiter la masse d'un avion fait en sorte qu'il peut décoller et atterrir en toute sécurité sur la longueur de piste utilisable. Le calcul de la trajectoire nette de décollage est nécessaire pour garantir le décollage des avions en toute sécurité (c'est-à-dire la capacité de franchir tous les obstacles d'au moins 35 pieds verticalement) si un moteur tombe en panne.

Le RAC regroupe l'ancien *Règlement de l'Air* et les ONA en un règlement exhaustif. Depuis l'adoption du RAC en octobre 1996, la sous-partie 704 (qui s'applique aux services aériens de navette) s'applique aux petits avions qui étaient auparavant exploités conformément à l'ONA VII n° 3. Cependant, ces petits avions ne satisfont pas aux

<sup>1</sup> Un petit avion s'entend d'un avion dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) est de 5 700 kg (12 566 livres) ou moins.

<sup>2</sup> Un gros avion s'entend d'un avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres).

<sup>3</sup> Un décollage avec un moteur en panne signifie que l'avion est capable de continuer à décoller si l'un de ses moteurs n'est plus opérationnel (c'est-à-dire qu'un avion bimoteur pourrait continuer à décoller avec un seul moteur en marche).

<sup>4</sup> La performance en montée représente la capacité de l'avion à continuer à monter à l'altitude appropriée après le décollage.

minimum type certification performance requirements (i.e. the performance standards associated with the aircraft that ensure that the aeroplane is operating correctly and can take off and land safely), as they were not previously required under ANO VII No. 3.

When the CARs were brought into force in 1996, the Canadian performance requirements were aligned with the U.S. requirements. However, on December 20, 2010, amendments to the U.S. *Federal Aviation Regulations* (U.S. FARs) came into force and, as a result, the CARs were no longer aligned with the U.S. performance requirements. The U.S. FARs impose increased take-off and climb performance requirements for aeroplanes engaged in commercial operations. The U.S. regulations imposed minimum type certification requirements applicable to large aeroplanes, turbojet powered aeroplanes and small propeller driven aeroplanes engaged in scheduled operations carrying 10 to 19 passengers. The U.S. regulations require performance requirements to account for an engine failure during take-off (take-off weight limitations) and climb (net take-off flight path). This amendment to the CARs will align with the United States Federal Aviation Administration (U.S. FAA) performance regulations for commuter operations.

This amendment to Subpart 704 will allow air operators to undertake non-scheduled operations or limit the number of passengers on-board to fewer than 10, if their aircraft does not meet the Subpart 704 minimum type certification performance requirements.

## 2. Certification for gravel runway operations

In the mid-1990's, the Gravel Runway Operations Working Group (GROWG) was established to develop standards for gravel runway operations. At the time, Subpart 704 did not include any requirements for aeroplanes operating on gravel runways to have AFM performance information. The GROWG proposed a regulatory amendment to require that newly certified aeroplanes have the required gravel runway performance information in the AFM. The gravel runway performance information takes into account the performance issues related to gravel runways (i.e. increased landing distances required as a result of the use of a gravel runway) and ensures that aeroplanes can operate safely on gravel runways. The effects of a gravel runway can be mitigated in many ways, including reducing the aeroplane weight or installing a gravel kit which will prevent the ingestion of loose dust or stones into the aeroplane engines (dependent on the type of aeroplane).

exigences minimales de performance pour la certification de type (c'est-à-dire aux normes de rendement associées qui garantissent que l'avion fonctionne correctement et peut décoller et atterrir en toute sécurité), car l'ONA VII n° 3 ne prévoyait pas ces exigences auparavant.

Lorsque le RAC est entré en vigueur en 1996, on a harmonisé les exigences de performance canadiennes avec les exigences américaines. Toutefois, le 20 décembre 2010, les modifications apportées aux *Federal Aviation Regulations* (le règlement fédéral de l'aviation des États-Unis [le FAR]) sont entrées en vigueur et, par conséquent, le RAC n'était plus aligné sur les exigences de performance des États-Unis. Le FAR des États-Unis prévoit des exigences plus strictes de performance au décollage et en montée pour les avions effectuant des opérations commerciales. Le règlement américain prévoyait des exigences minimales pour la certification de type applicables aux gros avions, aux avions à turboréacteurs et aux petits avions à hélices effectuant des vols réguliers transportant de 10 à 19 passagers. Il prévoit des exigences en matière de performance afin de tenir compte de toute panne de moteur au moment du décollage (limitation de la masse au décollage) et de la montée (trajectoire nette de décollage). Cette modification au RAC s'alignera sur la réglementation sur la performance de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis en matière d'exploitation d'un service aérien de navette.

Cette modification de la sous-partie 704 permettra aux exploitants aériens d'exploiter des vols non réguliers ou de réduire à moins de 10 le nombre de passagers si leur aéronef ne satisfait pas aux exigences minimales en matière de performance pour la certification de type de la sous-partie 704.

## 2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier

Au milieu des années 1990, le Groupe de travail sur l'exploitation des pistes en gravier a été créé afin d'élaborer des normes pour les opérations sur les pistes en gravier. À l'époque, la sous-partie 704 n'incluait aucune exigence relative aux informations de performance contenues dans l'AFM pour les avions exploités sur des pistes en gravier. Le Groupe de travail a proposé une modification réglementaire exigeant que les avions récemment certifiés disposent dans l'AFM des informations requises sur la performance pour les pistes en gravier. Les informations concernant les performances sur les pistes en gravier tiennent compte des problèmes de performances liés à de telles pistes (c'est-à-dire la nécessité de plus grandes distances d'atterrissage si une piste en gravier est utilisée) et garantissent que les avions peuvent être exploités en toute sécurité sur des pistes en gravier. Les effets d'une piste en gravier peuvent être atténués de nombreuses manières, notamment en réduisant la masse de l'avion ou en installant un pare-gravier empêchant l'aspiration de poussière ou de cailloux dans les moteurs de l'avion (selon le type d'avion).

**Objective****1. Minimum type certification performance requirements**

The objectives of the amendment are to increase safety and improve alignment with U.S. requirements.

**Increase safety:** The amendment will ensure that an air operator does not operate an aeroplane in the commuter category with 10 to 19 passenger seats in a scheduled service for the transport of passengers, without making use of the required AFM minimum type certification performance requirements.

**Align with U.S. regulations:** The amendment will ensure that Subpart 704 of the CARs is aligned with similar U.S. FAA performance regulations for commuter operations by introducing similar minimum type certification performance requirements as those required for commuter operations in the U.S. This amendment will align Canadian and U.S. regulatory requirements and will ensure that air operators can no longer operate aeroplanes in Canada that do not meet the regulatory requirements for commuter operations.

**2. Certification for gravel runway operations**

The objective is to increase safety by requiring gravel runway performance information in the AFM which will allow for the safe operation of aeroplanes that take off or land on gravel runways. The amendment will address the risk associated with increased take-off and landing distances that may result from take-offs and landings from gravel runways.

**Description****1. Minimum type certification performance requirements**

The amendment to Subpart 704 of the CARs will

- introduce operational requirements whereby no air operator shall operate an aircraft without meeting the minimum type certification performance standards (i.e. the aircraft in operation must be certified to require weight limits and net take-off flight path performance standards for commuter operations);
- expand the applicability of the requirement for air operators of aeroplanes in scheduled operations with 10 to 19 passengers; and

**Objectif****1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type**

La modification vise à accroître la sécurité et à améliorer l'harmonisation avec les exigences américaines.

**Accroître la sécurité :** La modification fera en sorte qu'un exploitant aérien n'exploite pas d'avions de la catégorie navette ayant de 10 à 19 sièges passagers dans un service régulier de transport de passagers, sans se conformer aux exigences minimales de performance requises pour la certification de type de l'AFM.

**Harmoniser avec la réglementation américaine :** La modification favorisera l'harmonisation de la sous-partie 704 du RAC sur les règlements similaires applicables à l'exploitation d'un service aérien de navette de la FAA des États-Unis en prévoyant des exigences minimales de performance pour la certification de type identique à celles requises pour l'exploitation d'un service aérien de navette aux États-Unis. Cette modification harmonisera les exigences réglementaires canadiennes avec les exigences américaines et fera en sorte que les exploitants aériens ne puissent plus exploiter au Canada des avions qui ne satisfont pas aux exigences réglementaires en matière de service aérien de navette.

**2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier**

L'objectif est d'accroître la sécurité en exigeant des informations sur les performances pour les pistes en gravier dans l'AFM, ce qui permettra l'exploitation en toute sécurité d'avions qui décollent ou atterrissent sur des pistes en gravier. La modification vise à remédier au risque associé à l'augmentation des distances de décollage et d'atterrissage pouvant résulter des décollages et des atterrissages sur des pistes en gravier.

**Description****1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type**

La modification de la sous-partie 704 du RAC :

- ajoutera des exigences opérationnelles selon lesquelles aucun exploitant aérien ne doit exploiter un aéronef sans satisfaire aux normes minimales de performance pour la certification de type (c'est-à-dire les aéronefs en service doivent être certifiés de sorte qu'il y ait des limites de masse et des normes de performance en matière de trajectoire nette de décollage pour l'exploitation d'un service aérien de navette);
- élargira l'application de l'obligation aux exploitants aériens d'avions effectuant des vols réguliers transportant de 10 à 19 passagers;

- limit the weight of an aeroplane to satisfy engine-inoperative take-off and net take-off flight path requirements.

The amendment to Subpart 704 will apply to

- propeller driven multi-engine small aeroplanes that are configured for 10 to 19 passengers; and
- turbo-jet powered or large aeroplanes that are authorized to transport 19 or fewer passengers.

## 2. Certification for gravel runway operations

The amendment to Subpart 704 of the CARs will

- introduce a requirement for all aeroplanes (i.e. both propeller-driven and turbojet powered aeroplanes) conducting take-offs from, and landings on, gravel runways to do so in accordance with the gravel runway information contained in the AFM.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the amendment does not increase or decrease administrative burden on business.

### Small business lens

Small businesses would be affected by the amendment; however, the small business lens does not apply because the amendment does not increase compliance or administrative costs for small businesses.

It is assumed that air operators will purchase compliant aeroplanes in the future, and will not incur incremental costs as a result of purchasing non-compliant aeroplanes (i.e. they will not incur costs to bring them into compliance with the amendment). New aeroplane models will have the necessary performance information available. In addition, some existing models already have available information that can be used to develop the performance standards.

Some air operators may need to install gravel kits in accordance with the gravel performance requirements outlined in the AFM. The installation of a gravel kit would be in the best interest of the air operator, as dust or debris could be ingested into the engines and cause costly damage to the aircraft.

### Consultation

Transport Canada undertook consultations between 2002 and 2007. During this time, Transport Canada provided advance notification to the Subpart 704 air operators who may be affected by this amendment.

- limitera la masse d'un avion pour satisfaire aux exigences relatives à la trajectoire nette de décollage et au décollage avec moteur en panne.

La modification de la sous-partie 704 s'appliquera aux :

- petits avions multimoteurs à hélices configurés pour 10 à 19 passagers;
- gros avions ou aux avions à turboréacteurs autorisés à transporter 19 passagers ou moins.

## 2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier

La modification de la sous-partie 704 du RAC :

- prévoit que tous les avions (c'est-à-dire les avions à hélices et à turboréacteurs) qui effectuent des décollages et des atterrissages sur des pistes de gravier le fassent conformément aux informations relatives aux pistes en gravier contenues dans l'AFM.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas puisque cette modification n'augmente ni ne réduit le fardeau administratif des entreprises.

### Lentille des petites entreprises

La modification aurait une incidence sur les petites entreprises. Cependant, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la modification n'augmente pas les coûts de conformité ou les coûts administratifs supportés par les petites entreprises.

On suppose que les exploitants aériens achèteront des avions conformes à l'avenir et qu'ils n'auront pas à payer des coûts additionnels découlant de l'achat d'avions non conformes (c'est-à-dire qu'ils n'engageront aucun coût pour les mettre en conformité avec la modification). Les nouveaux modèles d'avion disposeront des informations nécessaires sur les performances. En outre, certains modèles existants disposent déjà d'informations pouvant être utilisées pour élaborer les normes de performance.

Certains exploitants aériens peuvent avoir besoin d'installer des nécessaires pour piste en gravier (pare-gravier) conformément aux exigences de performance pour les pistes en gravier énoncées dans l'AFM. L'installation d'un pare-gravier serait dans l'intérêt de l'exploitant aérien, car de la poussière ou des débris pourraient être aspirés dans les moteurs et causer des dommages coûteux à l'aéronef.

### Consultation

Transports Canada a mené des consultations de 2002 à 2007. Pendant ce temps, Transports Canada a prévenu les exploitants aériens régis par la sous-partie 704 qui pourraient être touchés par cette modification.

## 1. Minimum type certification performance requirements

In 2005, Transport Canada published a notice of proposed amendment (NPA) indicating that minimum take-off performance and aircraft certification standards would be required for all aeroplanes capable of carrying 10 to 19 passengers while engaged in a commercial air service under Subpart 704. Stakeholders did not raise any concerns with the content of the NPA.

Transport Canada issued a Commercial and Business Aviation Advisory Circular (CBAAC No. 0244), dated June 2, 2005, to provide advance notice of the regulatory amendment.

Transport Canada has been in communication with the Northern Air Transport Association (NATA) and the Government of the Northwest Territories airports' management on this issue since the development of the NPA in 2005, as these air operators would be primarily affected by the amendment as a result of the types of aeroplanes in their fleets.

The amendment was discussed at the May 8, 2007, Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Technical Committee meeting. In addition, Transport Canada has given updates regarding the regulatory initiative at the CARAC Plenary in October 2013, as well as at Annual General Meetings (AGMs) of key associations, including the Air Transport Association of Canada (ATAC) and NATA.

## 2. Certification for gravel runway operations

In 2003, Transport Canada published an NPA indicating that aeroplanes will be required to operate in accordance with the approved gravel runway operations information contained in the AFM. Stakeholders did not raise any concerns with the content of the NPA.

The amendment was discussed at the May 8, 2007, CARAC Technical Committee meeting. In addition, Transport Canada has given updates regarding the performance information for gravel runways initiative at the CARAC Plenary in October 2013, as well as at AGMs of key associations.

### *Prepublication in the Canada Gazette, Part I*

The proposed amendment was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on May 21, 2016, with a 30-day comment period. Three stakeholders submitted comments.

## 1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type

En 2005, Transports Canada a publié un avis de proposition de modification (APM) indiquant que des performances minimales au décollage et des normes de certification des aéronefs seraient requises pour tous les avions capables de transporter de 10 à 19 passagers assurant un service aérien commercial sous le régime de la sous-partie 704. Les intervenants n'ont relevé aucun problème en ce qui concerne le contenu de l'APM.

Transports Canada a publié une circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires (CIACA n° 0244) le 2 juin 2005 afin de donner un préavis de la modification réglementaire.

Transports Canada est en communication avec la direction des aéroports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la Northern Air Transport Association (NATA) à ce sujet depuis l'élaboration de l'APM en 2005, du fait que ces exploitants aériens seraient principalement visés par la modification en raison des types d'avions contenus de flottes.

La modification a fait l'objet de discussions lors de la réunion du comité technique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) le 8 mai 2007. De plus, Transports Canada a fourni des mises à jour sur l'initiative réglementaire lors de la réunion plénière du CCRAC en octobre 2013, ainsi que lors des assemblées générales annuelles des principales associations, y compris l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) et la NATA.

## 2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier

En 2003, Transports Canada a publié un APM indiquant que les avions devront être exploités conformément aux informations approuvées relatives à l'exploitation sur des pistes en gravier contenues dans l'AFM. Les intervenants n'ont relevé aucun problème en ce qui concerne le contenu de l'APM.

La modification a fait l'objet de discussions lors de la réunion du comité technique du CCRAC le 8 mai 2007. De plus, Transports Canada a fourni des mises à jour sur l'initiative réglementaire lors de la réunion plénière du CCRAC en octobre 2013, ainsi que lors des assemblées générales annuelles des principales associations.

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

La modification proposée a fait l'objet d'une publication préalable, le 21 mai 2016, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il y a eu une période de commentaires de 30 jours. Trois intervenants ont soumis des commentaires.



Some of the comments indicated that the requirements were not clearly described in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS), particularly how the Canadian requirements align with the U.S. requirements. The RIAS has been clarified to better explain the history and rationale for the amendment.

A comment was received related to the possible cost that might be incurred to purchase and install a gravel kit on an aeroplane. While costs may be incurred related to the installation and certification of a gravel kit, it is in the best interest of the air operator to ensure that aeroplanes are not damaged as a result of taking off or landing on gravel runways. Some aeroplanes that operate regularly on gravel runways already meet the gravel performance requirements.

#### *Delay in publication between the Canada Gazette, Part I and the Canada Gazette, Part II*

It has been more than 18 months since the publication of the proposed amendment in the *Canada Gazette, Part I*, which raises the question of whether there should be a second prepublication given the amount of time that has elapsed. Although the publication of the amendment in the *Canada Gazette, Part II*, has been delayed, it is important to note that Transport Canada only received three comments on the proposed amendment and it is unlikely to receive any additional comments if the amendment was republished in the *Canada Gazette, Part I*. Transport Canada has not received any comments from stakeholders since the *Canada Gazette, Part I*, comment period. Stakeholders are in support of the amendment and have begun to purchase aircraft that are compliant with the amendment. Since 2016, stakeholders have been kept informed of Transport Canada's intent to proceed with this amendment, as Transport Canada has provided status updates on this initiative at the AGMs of key stakeholder associations. Additionally, the amendment will benefit the Canadian public by increasing safety and ensuring that aeroplanes can take off and land safely within the runway distance available.

#### **Rationale**

##### 1. Minimum type certification performance requirements

Most aircraft accidents occur during the take-off or landing phase of a flight. The amendment increases safety by requiring that an air operator limit the weight of an aircraft on take-off and landing by using mandatory AFM performance information to assure a take-off and landing can be safely accomplished, and obstacles avoided should

Certains commentaires indiquaient que les exigences n'étaient pas clairement décrites dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, notamment en ce qui concerne l'alignement des exigences canadiennes sur les exigences américaines. Le résumé a été clarifié afin de mieux expliquer l'historique et la raison d'être de la modification.

Un commentaire a été reçu concernant le coût éventuel de l'achat et de l'installation d'un pare-gravier dans un avion. Bien que des coûts liés à l'installation et à la certification d'un pare-gravier puissent être engagés, il est de l'intérêt de l'exploitant aérien de veiller à ce que les avions ne soient pas endommagés à la suite du décollage ou de l'atterrissage sur des pistes en gravier. Certains avions qui fonctionnent régulièrement sur des pistes en gravier satisfont déjà aux exigences de performance pour les pistes en gravier.

#### *Retard de publication entre la Partie I et la Partie II de la Gazette du Canada*

Plus de 18 mois se sont écoulés depuis la publication de la modification proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. On se demande donc s'il devrait y avoir une deuxième publication préalable compte tenu du temps qui s'est écoulé. Bien que la publication de la modification dans la Partie II de la *Gazette du Canada* ait été retardée, il est important de noter que Transports Canada n'a reçu que trois commentaires sur la modification proposée et qu'il est peu probable qu'il en reçoive d'autres si la modification est publiée de nouveau dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Transports Canada n'a reçu aucun commentaire de la part des intervenants depuis la période de consultation qui a suivi la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les intervenants appuient la modification et ont commencé à acheter des aéronefs qui sont conformes. Depuis 2016, les intervenants ont été tenus informés de l'intention de Transports Canada d'adopter cette modification, ce dernier ayant fourni des mises à jour sur l'état de cette initiative lors des assemblées générales des principales associations d'intervenants. De plus, la modification profitera au public canadien en renforçant la sécurité et en assurant que les avions puissent décoller et atterrir en toute sécurité sur la longueur de piste utilisable.

#### **Justification**

##### 1. Exigences minimales de performance visant la délivrance d'un certificat de type

La plupart des accidents d'aéronef se produisent durant les phases de décollage ou d'atterrissage. La modification accroît la sécurité en imposant à un exploitant aérien de limiter la masse d'un aéronef au décollage et à l'atterrissage en utilisant des informations obligatoires sur les performances de l'AFM afin de garantir la sécurité du

one engine become inoperative during take-off or landing.

Not operating in accordance with the calculated take-off and climb performance would result in an increased risk of a runway overrun, excursion or a collision with obstacles in and around the airports in which the subject aircraft operate.

The primary stakeholders that may be affected by this amendment operate Twin Otter aeroplanes (DHC-6-300) that have a MCTOW of less than 5 700 kg and can carry up to 19 passengers. Of these air operators, only Air Inuit, Air Labrador and Provincial Airlines operate scheduled services for the transport of passengers. These three air operators have already taken the necessary steps to comply with the amendment, including obtaining the required AFM performance information to operate without any restrictions.

Should current or future Canadian air operators of aeroplanes in the commuter category choose to carry between 10 and 19 passengers in a scheduled passenger flight service, they will be required to obtain performance information for take-off and landing weight limitations and net take-off flight path. There may be a cost associated with obtaining the appropriate performance information for older aircraft (i.e. where the manufacturer does not already have the information available). However, some air operators have taken the steps necessary to limit the number of passengers to fewer than 10 passengers so they would no longer be subject to this requirement.

In addition, the CARs do not align with the take-off and climb performance requirements for commuter operations implemented by the U.S. FAA in December 2010. Consequently, aeroplanes no longer eligible for U.S. commuter operations could be acquired by Canadian air operators and used for scheduled commuter operations, which would increase aviation risk. Amending the minimum performance requirements in the CARs would reduce aviation risk and align Canadian requirements with the United States.

## 2. Certification for gravel runway operations

The amendment will prevent damage to aircraft as a result of the use of gravel runways (e.g. dust and debris being ingested into engines) and will ensure that aircraft are able to take off and land safely on gravel runways (potentially reducing the number of overruns or excursions related to gravel runways).

décollage et de l'atterrissage et l'évitement des obstacles en cas de panne d'un moteur pendant le décollage ou l'atterrissage.

Ne pas fonctionner conformément aux performances calculées au décollage et en montée augmenterait le risque d'un dépassement de piste, d'une sortie de piste ou d'une collision avec des obstacles dans les aéroports concernés et près de ceux-ci.

Les intervenants les plus concernés par cette modification sont ceux qui exploitent des avions Twin Otter (DHC-6-300) dont la MMHD est inférieure à 5 700 kg et qui peuvent transporter jusqu'à 19 passagers. Parmi ces exploitants aériens, seuls Air Inuit, Air Labrador et Provincial Airlines exploitent des services réguliers de transport de passagers. Ces trois exploitants aériens ont déjà pris les mesures nécessaires pour se conformer à la modification, notamment en obtenant les informations de performance requises dans l'AFM pour pouvoir fonctionner sans aucune restriction.

Si des exploitants canadiens actuels ou futurs utilisant des avions de catégorie navette choisissent de transporter entre 10 et 19 passagers ou plus dans le cadre d'un service régulier de transport de passagers, ils devront obtenir des informations de performance pour les limites de masse au décollage, à l'atterrissage et la trajectoire nette de décollage. Il peut y avoir un coût associé à l'obtention des informations de performances appropriées pour les aéronefs plus anciens (c'est-à-dire lorsque le constructeur ne dispose pas déjà des informations). Toutefois, certains exploitants aériens ont pris les mesures nécessaires pour limiter le nombre de passagers à moins de 10 passagers afin de ne plus être soumis à cette exigence.

De plus, le RAC ne correspond pas aux exigences de performances au décollage et en montée des vols de service aérien de navette définies par la FAA des États-Unis en décembre 2010. Par conséquent, les avions qui ne sont plus admissibles aux vols de navette américains pourraient être acquis par les exploitants aériens canadiens et utilisés pour des vols de navette réguliers, ce qui augmenterait les risques pour l'aviation. La modification des exigences minimales de performance dans le RAC réduirait les risques pour l'aviation et alignerait les exigences du Canada sur celles des États-Unis.

## 2. Certification pour les opérations sur des pistes en gravier

La modification empêchera les aéronefs d'être endommagés par l'utilisation de pistes en gravier (par exemple de la poussière et des débris aspirés dans les moteurs) et garantira que les aéronefs peuvent décoller et atterrir en toute sécurité sur des pistes en gravier (réduisant potentiellement le nombre de dépassements de piste ou de sorties de piste liés aux pistes en gravier).

To operate on a gravel runway, the installation of an approved gravel kit may be necessary to protect the aeroplane from damage associated with loose stones, and dust on gravel surfaces (i.e. hardware that prevents gravel from damaging the aeroplane or from being ingested into the engines and causing significant and costly damage).

Many aeroplanes, including turbojet aeroplanes, are certified for gravel runway operations. For those aeroplanes not yet certified for gravel runway operations, the aeroplane manufacturer or approval holder must follow a certification process. The gravel runway certification includes the installation of an approved gravel kit, and utilizing the associated AFM performance information and limitations to account for degraded performance on gravel runways. The cost of the gravel kit varies depending on the complexity of the gravel kit and the scope of the testing activity. The installation of a gravel kit is in the air operator's best interest to prevent damage from the use of gravel runways. Few air operators would choose to operate on a gravel surface without the protection afforded by a gravel kit. The alternative would be to reduce the payload in accordance with the AFM information for those aeroplanes that do not have a gravel kit installed.

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

The amendment will come into force 30 days after the day of publication of the amendment in the *Canada Gazette*, Part II.

Air operators, in anticipation of the amendment, may

- reconfigure their aeroplanes to be combination aeroplanes (part cargo and part passenger) in order to prevent more than nine passengers from occupying the aeroplane;
- change the use of the aircraft from a scheduled passenger flight service to an on-demand service (charter service); or
- purchase AFM performance information that the manufacturers of certain aeroplane types developed to comply with the amendment.

The amendment will be enforced using a range of enforcement tools, including administrative monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, and suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Pour utiliser une piste en gravier, il peut être nécessaire d'installer un pare-gravier approuvé pour protéger l'avion des dommages associés aux graviers et à la poussière sur les surfaces en gravier (c'est-à-dire du matériel empêchant le gravier d'endommager l'avion ou d'être aspiré dans les moteurs et de causer des dommages importants et coûteux).

De nombreux avions, y compris les avions à turboréacteurs, sont certifiés pour l'exploitation sur des pistes en gravier. Pour les avions qui ne sont pas encore certifiés pour exploitation sur des pistes en gravier, le constructeur de l'avion ou le titulaire de l'approbation doit suivre un processus de certification. La certification de piste en gravier comprend l'installation d'un pare-gravier approuvé et l'utilisation des informations de performances et des limites associées contenues dans l'AFM pour tenir compte des performances dégradées sur les pistes en gravier. Le coût d'un pare-gravier varie en fonction de sa complexité et de la portée de son activité de test. L'installation d'un pare-gravier est bénéfique pour l'exploitant aérien; elle lui permet de prévenir les dommages causés par l'utilisation de pistes en gravier. Peu d'exploitants aériens choisiraient d'exploiter une surface en gravier sans la protection offerte par un pare-gravier. Une autre solution consisterait à réduire la charge utile conformément aux informations contenues dans l'AFM pour les avions sur lesquels aucun pare-gravier n'est installé.

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

La modification entrera en vigueur 30 jours après la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les exploitants aériens, en prévision de la modification, peuvent :

- reconfigurer leurs avions pour les adapter au transport mixte (fret et passagers) afin d'éviter de transporter plus de neuf passagers;
- changer l'utilisation de l'aéronef en passant d'un service régulier de transport de passagers à un service à la demande (affrètement);
- acheter les informations sur les performances contenues dans l'AFM que les constructeurs de certains types d'avions ont développées pour se conformer à la modification.

La modification sera appliquée à l'aide d'un éventail d'outils d'application, y compris les sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* et la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien.

**Contact**

Chief  
Regulatory Affairs (AARBH)  
Civil Aviation  
Safety and Security Group  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059  
Fax: 613-990-1198  
Email: [carrac@tc.gc.ca](mailto:carrac@tc.gc.ca)  
Website: [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Personne-ressource**

Chef  
Affaires réglementaires (AARBH)  
Aviation civile  
Groupe Sécurité et sûreté  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059  
Télécopieur : 613-990-1198  
Courriel : [carrac@tc.gc.ca](mailto:carrac@tc.gc.ca)  
Site Web : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-136 May 10, 2019

CANADA SHIPPING ACT, 2001

P.C. 2019-485 May 9, 2019

Whereas the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995 relates to the promotion of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by establishing international standards of training, certification and watchkeeping for personnel employed on board fishing vessels;

Whereas the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995 is a multilateral agreement that Canada has signed with respect to navigation and shipping;

And whereas the Minister of Transport has determined that the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995 should be brought into force, in whole or in part, in Canada by regulation;

Therefore, Her Excellency the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 30(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE  
CANADA SHIPPING ACT, 2001**

## Amendment

**1 Schedule 1 to the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 29:**

29.1 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>1</sup> S.C. 2001, c. 26

Enregistrement  
DORS/2019-136 Le 10 mai 2019

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU  
CANADA

C.P. 2019-485 Le 9 mai 2019

Attendu que la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) vise à améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel employé à bord des navires de pêche;

Attendu que la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) est un accord multilatéral signé par le Canada en matière de navigation et de transport maritimes;

Attendu que le ministre des Transports a décidé qu'il devrait être donné force de loi — en tout ou en partie — au Canada, par règlement, à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F),

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI  
DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU  
CANADA**

## Modification

**1 L'annexe 1 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 29, de ce qui suit :**

29.1 Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 26

<sup>1</sup> L.C. 2001, ch. 26

## Coming into force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

Despite recent safety improvements in equipment and regulatory oversight, the fishing industry remains one of the most dangerous work environments in Canada. To further reduce the risk of workplace injuries and fatalities, Canada has ratified and implemented a number of conventions adopted by the International Maritime Organization (IMO) that contain important standards and best practices to enhance the safety of workers in the fishing sector. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F) is one such convention that was ratified by Canada on March 29, 2010.

As a result of an administrative error in the ratification process, the STCW-F was not added to Schedule 1 of the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001). Until Schedule 1 of the CSA 2001 is amended to add the Convention, the Government of Canada cannot make regulations to ensure Canada's full compliance with the STCW-F — nor can the Minister of Transport take STCW-F-related actions against foreign fishing vessels that are within, or about to enter, Canadian waters.

#### Background

The STCW-F was adopted by the IMO on July 7, 1995, and it came into force on September 29, 2012. On that date in 2012, the STCW-F became binding on all States which ratified it, including Canada. The STCW-F sets out the certification and training requirements for both officers in charge of a navigational watch and engineers on fishing vessels of 24 metres or more in length operating in unlimited waters. As of June 19, 2018, the STCW-F has been ratified by 24 countries, representing approximately 6% of the worldwide tonnage for merchant fishing vessels. Although international adoption remains relatively low, Transport Canada maintains the view that STCW-F serves to effectively promote the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by personnel employed on board fishing vessels, and as such

## Entrée en vigueur

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

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

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

#### Enjeux

Malgré les récentes améliorations liées à la sécurité du matériel et de la surveillance réglementaire, l'industrie de la pêche demeure l'un des environnements de travail les plus dangereux au Canada. Afin de réduire davantage le risque de blessures et de décès en milieu de travail, le Canada a ratifié et mis en œuvre un certain nombre de conventions adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui renferment d'importantes normes et pratiques exemplaires visant à améliorer la sécurité des travailleurs du secteur de la pêche. La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) est l'une des conventions qui ont été ratifiées par le Canada le 29 mars 2010.

À la suite d'une erreur administrative commise au cours du processus de ratification, la Convention STCW-F n'a pas été ajoutée à l'annexe 1 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001). D'ici à ce que l'annexe 1 de la LMMC 2001 soit modifiée pour ajouter la Convention, le gouvernement du Canada ne peut prendre de règlements pour s'assurer que le Canada se conforme pleinement à la Convention STCW-F, pas plus que le ministre des Transports ne peut prendre de mesures relatives à la Convention STCW-F à l'égard des bâtiments de pêche étrangers qui se trouvent dans les eaux canadiennes ou sont sur le point d'y entrer.

#### Contexte

La Convention STCW-F a été adoptée par l'OMI le 7 juillet 1995 et est entrée en vigueur le 29 septembre 2012. À cette date, en 2012, la Convention STCW-F est devenue exécutoire pour tous les États qui l'ont ratifiée, ce qui comprend le Canada. La Convention STCW-F énonce les exigences en matière de délivrance des brevets et de formation applicables à l'officier chargé du quart à la passerelle et aux mécaniciens affectés à bord de bâtiments de pêche d'une longueur de 24 mètres ou plus exploités dans des eaux illimitées. En date du 19 juin 2018, la Convention STCW-F a été ratifiée par 24 pays, qui représentent environ 6 % du tonnage mondial des bâtiments de pêche marchands. Bien que l'adoption internationale demeure relativement faible, Transports Canada est toujours d'avis que la Convention STCW-F sert à promouvoir

discussions with other maritime administrations at the IMO are ongoing respecting increasing the ratification level of the STCW-F.

As a party to the STCW-F, Canada is required to ensure that fishing vessel personnel, notably those operating in unlimited waters, carry certificates of competency establishing that they are fully qualified under STCW-F — and that such certificates are recognized internationally.

### **Objectives**

Schedule 1 of the CSA 2001 lists the international conventions that Canada has signed and that the Minister of Transport has determined should be brought into force, in whole or in part, in Canada, by regulation. Subsection 30(1) of the CSA 2001 provides that the Governor in Council may modify Schedule 1 of the CSA 2001 to add international conventions. The *Order Amending Schedule 1 of the Canada Shipping Act, 2001* will add the STCW-F to Schedule 1 of the CSA 2001, and allows the Governor in Council to make regulations that implement the provisions of that Convention for the purpose of giving them force of law in Canada.

### **Description**

In accordance with subsection 30(1) of the CSA 2001, this Order in Council makes an amendment to Schedule 1 of the CSA 2001 to add the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 among the listed international conventions, protocols and resolutions.

The inclusion of the STCW-F in Schedule 1 of the CSA 2001 will have no direct impact on the approximately 148 registered Canadian fishing vessels, which are 24 metres or more in length.

### **“One-for-One” Rule**

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

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small businesses, and small businesses would not be disproportionately affected.

efficacement la sécurité de la vie humaine et des biens en mer, et la protection du milieu marin par le personnel employé à bord des bâtiments de pêche. Par conséquent, les discussions avec d'autres administrations maritimes de l'OMI se poursuivent en vue d'augmenter le niveau de ratification de la Convention STCW-F.

En tant que partie à la Convention STCW-F, le Canada doit s'assurer que les membres du personnel des bâtiments de pêche, notamment ceux qui exploitent dans des eaux illimitées, possèdent des certificats de compétence établissant qu'ils sont entièrement qualifiés en vertu de la Convention STCW-F — et que ces certificats sont reconnus à l'échelle internationale.

### **Objectifs**

L'annexe 1 de la LMMC 2001 énumère les conventions internationales que le Canada a signées et dont le ministre des Transports a décidé qu'il devrait être donné force de loi, en tout ou en partie, au Canada, par règlement. Le paragraphe 30(1) de la LMMC 2001 prévoit que le gouverneur en conseil peut modifier l'annexe 1 de la LMMC 2001 pour y ajouter des conventions internationales. Le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ajoutera la Convention STCW-F à l'annexe 1 de la LMMC 2001 et permettra au gouverneur en conseil de prendre des règlements qui mettent en œuvre ses dispositions, afin de leur donner force de loi au Canada.

### **Description**

Conformément au paragraphe 30(1) de la LMMC 2001, le présent décret modifie l'annexe 1 de la LMMC 2001 afin d'y ajouter la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille aux conventions, protocoles et résolutions internationaux énumérés.

L'intégration de la Convention STCW-F à l'annexe de la LMMC 2001 n'aura aucune incidence directe sur les quelque 148 bâtiments de pêche canadiens immatriculés d'une longueur de 24 mètres ou plus.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, car il n'y a pas de changement dans les coûts administratifs pour les entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car il n'y a pas de coûts pour les petites entreprises et que ces dernières ne seraient pas touchées de façon disproportionnée.

## Consultation

Since 2010, consultations have taken place with various stakeholders and groups under the umbrella of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). The CMAC represents parties with an interest in shipping, navigation and marine pollution concerns — and it is open to government, the marine industry, labour unions and the general public. National CMAC meetings are typically held biannually in the spring and fall of each year in Ottawa. In addition, regional cross-country meetings take place twice a year as well. A detailed presentation on the STCW-F was given by Transport Canada Marine Safety and Security (TCMSS) at the national CMAC meeting in December 2017 outlined Transport Canada's implementation strategy until — and after — both the CSA 2001 amendment and supporting regulations are made and enter into force to reflect the STCW-F requirements. Stakeholders are in support of the *Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001* in order to add the STCW-F.

## Rationale

The Order Amending Schedule 1 to the CSA 2001 will enable the Government to make regulations to ensure that Canada is in full compliance with its international obligations under the STCW-F. By adding STCW-F to Schedule 1 of the CSA 2001, under subsection 227(1) of the CSA 2001, the Minister of Transport will be able to leverage an array of enforcement tools ensuring that STCW-F deficiencies found on foreign vessels already in, or seeking entry to, Canadian waters are corrected. While the ultimate responsibility for implementation of the STCW-F resides with the maritime authority in the State from where the vessel is registered, TCMSS considers it important to have the authority to take appropriate enforcement measures on foreign ships that do not comply with the STCW-F in Canadian waters.

## Implementation, enforcement and service standards

This Order reaffirms Canada's intent to comply with international obligations under the STCW-F. As a leader in developing this Convention, many obligations have already been incorporated in Canadian regulations presently in force. Despite the lack of reference in the CSA 2001 to the STCW-F, the *Marine Personnel Regulations* made under the CSA 2001 do contain certification and training provisions that reflect the core requirements of STCW-F. The purpose of this Order is to bring all the requirements of the STCW-F fully in force in Canada as soon as practicable and to provide the authority to incorporate any future changes to them.

## Consultation

Depuis 2010, des consultations ont eu lieu avec divers intervenants et groupes sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Le CCMC représente les parties qui ont des intérêts dans le transport maritime, la navigation et les questions de pollution marine; les rencontres sont ouvertes au gouvernement, à l'industrie maritime, aux syndicats et au grand public. Les réunions nationales du CCMC se tiennent habituellement deux fois par année, au printemps et à l'automne, à Ottawa. De plus, des réunions régionales pancanadiennes ont lieu deux fois par année. Une présentation détaillée sur la Convention STCW-F a été donnée par Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) à la réunion nationale du CCMC tenue en décembre 2017, afin de décrire la stratégie de mise en œuvre de TC jusqu'à la modification de la LMMC 2001 et à la prise et à l'entrée en vigueur des règlements connexes, et après ces étapes, pour tenir compte des exigences de la Convention STCW-F. Les intervenants appuient le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* visant à ajouter la Convention STCW-F.

## Justification

Le Décret modifiant l'annexe 1 de la LMMC 2001 permettra au gouvernement de prendre des règlements pour assurer que le Canada remplit toutes ses obligations internationales en vertu de la Convention STCW-F. En ajoutant la Convention STCW-F à l'annexe 1 de la LMMC 2001, en vertu du paragraphe 227(1) de la LMMC 2001, le ministre des Transports sera en mesure de mettre à profit une gamme d'outils d'application de la loi pour corriger les non-conformités à la Convention STCW-F constatées sur des bâtiments étrangers déjà à l'intérieur ou demandant d'entrer dans les eaux canadiennes. Bien que la responsabilité définitive de la mise en œuvre de la Convention STCW-F incombe à l'autorité maritime de l'État où le bâtiment est immatriculé, SSMTC estime qu'il est important d'avoir le pouvoir de prendre des mesures d'exécution adéquates à l'égard des bâtiments étrangers exploités dans les eaux territoriales canadiennes qui ne se conforment pas à la Convention STCW-F.

## Mise en œuvre, application et normes de service

Le présent décret réaffirme l'intention du Canada de remplir ses obligations internationales prévues dans la Convention STCW-F. Comme le Canada est un chef de file pour l'élaboration de cette convention, plusieurs des obligations ont déjà été intégrées au règlement canadien en vigueur. Malgré l'absence de référence dans la LMMC 2001 à la Convention STCW-F, le *Règlement sur le personnel maritime* pris en vertu de la LMMC 2001 contient des dispositions relatives à la délivrance des brevets et à la formation qui tiennent compte des exigences de base de la Convention STCW-F. Le présent décret a pour objet de mettre en vigueur dès que possible toutes les exigences de



TCMSS has developed an interim measure for seafarers engaged on international voyages wishing to obtain letters that confirm the validity of their Canadian Fishing Master certificates of competence under the STCW-F — until regulations are made to fully reflect the requirements of the Convention. Letters are issued to applicants by a TCMSS examination centre, which serves to endorse certificates of competency as valid documentation in the event that a Canadian fishing vessel operating in unlimited waters is subject to a vessel inspection in another country.

Canadian fishing vessels, while in the port of another party to the STCW-F, are subject to control by the designated maritime administration to verify that all persons serving on board who are required to be certified by the STCW-F are so certificated or hold an appropriate dispensation. Vessels that are found to be in serious violation of standards may be detained in port until their deficiencies have been rectified and the danger removed. The objective is to detect and deter the operation of vessels by insufficiently trained crews in order to remove the danger that they pose to life, property and the marine environment. To this end, the addition of the STCW-F will result in the Minister of Transport gaining the ability to direct foreign fishing vessels that are non-compliant under the STCW-F, as per subsection 227(1) of the CSA 2001 to either leave — or not enter — Canadian waters.

As Canada has already implemented several other international conventions for shipping, the Order adding the STCW-F to Schedule 1 will supplement Canada's current activities in the area of maritime safety.

### Contact

Elisabeth Bertrand  
Acting Executive Director  
Marine Personnel Standards and Certification  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
Telephone: 613-998-4278  
Email: [elisabeth.bertrand@tc.gc.ca](mailto:elisabeth.bertrand@tc.gc.ca)

la Convention STCW-F au Canada et de conférer le pouvoir de mettre en œuvre toute modification future.

SSMTC a établi une mesure provisoire à l'intention des marins effectuant des voyages étrangers et qui souhaitent obtenir des lettres confirmant la validité de leurs certificats canadiens de capitaine de pêche en vertu de la Convention STCW-F — jusqu'à ce que des règlements soient pris pour tenir entièrement compte des exigences de la Convention. Les lettres sont envoyées aux demandeurs par un centre d'examen de SSMTC qui confirme que les certificats de capacité sont des documents valides, dans le cas où un bâtiment de pêche canadien dans des eaux illimitées serait assujéti au contrôle par une inspection de bâtiment dans un autre pays.

Les bâtiments de pêche canadiens, lorsque dans le port d'une autre partie à la Convention STCW-F, sont soumis à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette partie, afin de vérifier que toutes les personnes servant à bord qui sont tenues d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détentrices dudit brevet ou d'une dispense appropriée. Les bâtiments pour lesquels on constate des infractions graves aux normes pourraient être détenus dans le port jusqu'à ce que leurs défauts aient été corrigés et le danger éliminé. L'objectif est de détecter et de décourager l'opération des bâtiments par des équipages insuffisamment formés, afin d'éliminer la menace qu'ils représentent pour la vie, la propriété et le milieu marin. À cette fin, l'ajout de la Convention STCW-F donnera au ministre des Transports la possibilité d'ordonner à des bâtiments de pêche étrangers de quitter les eaux canadiennes — ou de ne pas y entrer — s'ils ne sont pas conformes à la Convention STCW-F, conformément au paragraphe 227(1) de la LMMC 2001.

Comme le Canada a déjà mis en œuvre plusieurs autres conventions internationales relatives au transport maritime, le décret d'ajout de la Convention STCW-F à l'annexe 1 complétera les activités actuelles du Canada dans le domaine de la sécurité maritime.

### Personne-ressource

Elisabeth Bertrand  
Directrice exécutive intérimaire  
Normes du personnel maritime et certification  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
Téléphone : 613-998-4278  
Courriel : [elisabeth.bertrand@tc.gc.ca](mailto:elisabeth.bertrand@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-137 May 13, 2019

AGRICULTURE AND AGRI-FOOD  
ADMINISTRATIVE MONETARY  
PENALTIES ACT  
HEALTH OF ANIMALS ACT

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to paragraphs 4(1)(a)<sup>a</sup>, (b) and (b.1)<sup>b</sup> of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*<sup>c</sup> and paragraphs 55(b)<sup>d</sup> and (c)<sup>e</sup> of the *Health of Animals Act*<sup>f</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations and the Compensation for Destroyed Animals Regulations*.

Ottawa, May 7, 2019

Marie-Claude Bibeau  
Minister of Agriculture and Agri-Food

**Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations and the Compensation for Destroyed Animals Regulations**

**Agriculture and Agri-Food  
Administrative Monetary  
Penalties Act**

Agriculture and Agri-Food  
Administrative Monetary Penalties  
Regulations

**1 Item 18 of Division 1 of Part 1 of Schedule 1 to the *Agriculture and Agri-Food Administrative***

Enregistrement  
DORS/2019-137 Le 13 mai 2019

LOI SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES  
PÉCUNIAIRES EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET  
D'AGROALIMENTAIRE  
LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

En vertu des alinéas 4(1)a)<sup>a</sup>, b) et b.1)<sup>b</sup> de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*<sup>c</sup> et des alinéas 55b)<sup>d</sup> et c)<sup>e</sup> de la *Loi sur la santé des animaux*<sup>f</sup>, la ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire et le Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux*, ci-après.

Ottawa, le 7 mai 2019

La ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire  
Marie-Claude Bibeau

**Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire et le Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux**

**Loi sur les sanctions  
administratives pécuniaires en  
matière d'agriculture et  
d'agroalimentaire**

Règlement sur les sanctions  
administratives pécuniaires en matière  
d'agriculture et d'agroalimentaire

**1 L'article 18 de la section 1 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions***

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 70

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 2, s. 114

<sup>c</sup> S.C. 1995, c. 40

<sup>d</sup> S.C. 1997, c. 6, s. 71

<sup>e</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 106(E)

<sup>f</sup> S.C. 1990, c. 21

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 70

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 2, art. 114

<sup>c</sup> L.C. 1995, ch. 40

<sup>d</sup> L.C. 1997, ch. 6, art. 71

<sup>e</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 106(A)

<sup>f</sup> L.C. 1990, ch. 21

**Monetary Penalties Regulations<sup>1</sup> is replaced by the following:**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of Health of Animals Act	Short-form Description	Classification
18	27(3)	Remove from, move within or take into the primary control zone a designated animal or thing without a permit	Very serious
18.1	27.1(5)	Fail to comply with an order prohibiting or imposing conditions on removing from, moving within or taking into a secondary control zone a designated animal or thing	Very serious
18.2	27.6(3)	Fail to comply with a notice to treat, dispose of or move a designated animal or thing	Very serious

**2 Items 124 and 125 of Division 2 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of Health of Animals Regulations	Short-form Description	Classification
124	76(1)	Move or cause to be moved a Cervidae without the required permit	Very serious
125	76(2)	Receive or possess a Cervidae moved without the required permit	Very serious

**3 Items 126, 127 and 141 of Division 2 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.**

**administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la Loi sur la santé des animaux	Sommaire	Qualification
18	27(3)	Sortir de la zone de contrôle primaire tout animal ou toute chose désignés, les y introduire ou les y déplacer sans permis	Très grave
18.1	27.1(5)	Défaut de se conformer à une ordonnance interdisant l'entrée, la sortie ou le déplacement d'animaux ou de choses désignés dans toute zone de contrôle secondaire, ou y imposant des conditions	Très grave
18.2	27.6(3)	Défaut de se conformer à l'avis de traiter ou de transférer tout animal ou toute chose désignés ou d'en disposer	Très grave

**2 Les articles 124 et 125 de la section 2 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du Règlement sur la santé des animaux	Sommaire	Qualification
124	76(1)	Déplacer ou faire déplacer un cervidé sans le permis exigé	Très grave
125	76(2)	Recevoir ou avoir en sa possession un cervidé déplacé sans le permis exigé	Très grave

**3 Les articles 126, 127 et 141 de la section 2 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.**

<sup>1</sup> SOR/2000-187

<sup>1</sup> DORS/2000-187

## Health of Animals Act

### Compensation for Destroyed Animals Regulations

**4 The portion of section 2 of the *Compensation for Destroyed Animals Regulations*<sup>2</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:**

**2** For the purpose of subsection 51(3) of the Act, the amount that is established as the maximum amount with respect to an animal that is destroyed or required to be destroyed under paragraph 27.6(1)(b) or subsection 48(1) of the Act is

**5 (1) The portion of paragraph 3(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

**(a)** subject to subsection (2), if the animal is destroyed or required to be destroyed under paragraph 27.6(1)(b) or subsection 48(1) of the Act by slaughter at an abattoir and it is transported to the abattoir within the period and in the manner specified in the notice of requirement delivered or sent under subsection 27.6(3) or 48(3) of the Act,

**(2) The portion of paragraph 3(1)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

**(b)** if the animal is destroyed or required to be destroyed under paragraph 27.6(1)(b) or subsection 48(1) of the Act other than by slaughter at an abattoir and it is destroyed and its carcass disposed of within the period and in the manner specified in the notice of requirement delivered or sent under subsection 27.6(3) or 48(3) of the Act,

## Coming into Force

**6 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

As a result of the 2012 changes to the *Health of Animals Act* (the Act) and corresponding amendments to the *Health of Animals Regulations* (HAR), consequential

<sup>2</sup> SOR/2000-233

## Loi sur la santé des animaux

### Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux

**4 Le passage de l'article 2 du *Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux*<sup>2</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**2** Pour l'application du paragraphe 51(3) de la Loi, la valeur marchande d'un animal qui est détruit ou qui doit l'être en application de l'alinéa 27.6(1)b) ou du paragraphe 48(1) de la Loi ne peut dépasser :

**5 (1) Le passage de l'alinéa 3(1)a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

**a)** sous réserve du paragraphe (2), dans le cas d'un animal qui, en application de l'alinéa 27.6(1)b) ou du paragraphe 48(1) de la Loi, est détruit ou doit l'être à un abattoir et qui y est transporté selon le délai et les modalités d'exécution précisés dans l'ordre de destruction signifié conformément au paragraphe 27.6(3) ou 48(3) de la Loi :

**(2) Le passage de l'alinéa 3(1)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

**b)** dans le cas d'un animal qui, en application de l'alinéa 27.6(1)b) ou du paragraphe 48(1) de la Loi, est détruit ou doit l'être ailleurs qu'à un abattoir et dont la destruction et la disposition du cadavre sont faites selon le délai et les modalités d'exécution précisés dans l'ordre de destruction signifié conformément au paragraphe 27.6(3) ou 48(3) de la Loi :

## Entrée en vigueur

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

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

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

#### Enjeux

À la suite de la modification en 2012 de la *Loi sur la santé des animaux* (la Loi) et des changements correspondants apportés au *Règlement sur la santé des animaux* (RSA),

<sup>2</sup> DORS/2000-233

amendments are required to both Schedule 1 to the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* (AAAMPR) and certain provisions of the *Compensation for Destroyed Animals Regulations* (CDAR). These amendments will align the legislative framework for animal health with respect to zoning.

Without the amendments to the AAAMPR, notices of violations cannot be issued for violations of the zoning provisions that were added to the Act. This would limit the Canadian Food Inspection Agency's (CFIA) effectiveness in managing the risks associated with federally regulated diseases in animals. Additionally, the amendments are needed to align short-form descriptions of violations to reflect amendments to provisions of the HAR, including provisions that have been repealed.

Without the amendments to the CDAR, compensation for disposal costs cannot be paid to owners in primary or secondary control zones where the animal is ordered destroyed under the Act, and the CDAR would not enable compensation for the cost of disposal of animals ordered destroyed under the zoning provisions of the Act as per the established set maximum amounts for the compensation that may be paid for the destroyed animals. Compensation is an important part of CFIA's efforts to control or eradicate animal diseases that threaten Canada's livestock population and it assists in promoting compliance by reducing the economic impact.

## Background

CFIA is responsible for regulating and managing the risks associated with federally regulated diseases in animals. There are several infectious reportable animal diseases in specific geographic areas of Canada that presently exist or that could cause a significant outbreak. Some of these diseases can pose significant constraints for a particular livestock or poultry sector due to public health concerns or can result in negative impacts on trade in animals and animal products if not controlled or eradicated. Amendments to the Act were introduced in 2012 to enable the establishment of flexible, geographically defined zones for the purposes of eradicating or controlling a variety of diseases that currently, or could potentially, impact the animal sector.

Amendments to the Act gave the Minister of Agriculture and Agri-Food the authority to use zoning as a tool for animal disease control, where appropriate. The changes to the Act introduced a zoning framework aligned with international guidelines (set by the World Organisation for

des modifications corrélatives devront également être apportées à l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* (RSAPAA) et à certaines dispositions du *Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux* (RIDA). Ces modifications harmoniseront le cadre législatif sur la santé des animaux.

À défaut de modifier le RSAPAA, il ne serait pas possible d'émettre des procès-verbaux pour des violations à de nouvelles dispositions de la Loi. Cela limiterait l'efficacité de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) à gérer les risques afférents aux maladies animales réglementées au niveau fédéral. De plus, les modifications au RSAPAA sont nécessaires afin d'harmoniser les sommaires de violations pour que ceux-ci reflètent les modifications au RSA, incluant les dispositions qui ont été abrogées.

À défaut de modifier le RIDA, il ne serait pas possible de verser des indemnités pour les coûts d'élimination aux propriétaires des zones de contrôle infectées où l'on a ordonné l'abattage des animaux en vertu de la Loi, et le RIDA ne permettrait pas d'octroyer des indemnités, selon les valeurs marchandes à ne pas dépasser établies pour couvrir les coûts d'élimination des animaux ayant fait l'objet d'un ordre de destruction en vertu des dispositions de zonage de la Loi. Le programme d'indemnisation est un volet important qui s'inscrit dans le cadre des mesures adoptées par l'ACIA pour lutter et éradiquer les maladies animales qui menacent le cheptel canadien et pour promouvoir la conformité aux lois en réduisant les répercussions économiques.

## Contexte

L'ACIA est responsable de la réglementation et de la gestion des risques associés aux maladies réglementées chez les animaux. Il existe plusieurs maladies animales infectieuses déclarables qui sont actuellement établies ou qui pourraient causer une importante éclosion dans certaines régions du Canada. Certaines de ces maladies peuvent poser des contraintes importantes pour certains secteurs d'élevage (volaille, bétail) en raison des préoccupations relatives à la santé publique et peuvent nuire au commerce d'animaux et de produits d'animaux si elles ne sont pas maîtrisées ou éradiquées. Les modifications apportées à la Loi en 2012 ont été mises en place pour permettre l'établissement de zones modifiables, définies géographiquement, dans le but d'éradiquer ou de contrôler diverses maladies qui ont, ou qui pourraient avoir, des répercussions sur le secteur animal.

Certaines modifications à la Loi confèrent au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire le pouvoir de recourir au zonage comme moyen de lutter contre les maladies animales, lorsqu'approprié. Les changements apportés à la Loi prévoient un cadre de zonage qui s'harmonise aux

Animal Health) that creates greater flexibility for the management of a variety of diseases.

Examples where zoning may be an appropriate risk management response include the declaration of zones for the control of a foreign animal disease (e.g. foot and mouth disease in multiple species); or the declaration of zones for the control of domestic diseases (e.g. small hive beetle of bees or equine infectious anemia).

The HAR have been amended to align its provisions with the changes to the Act.

#### Administrative monetary penalties

A contravention of a provision of the Act or of a provision of regulations made under the Act is considered to be a violation that may be proceeded with under the Act if it is designated in Schedule 1 to the AAAMPR. The *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* and the AAAMPR provide for the issuance of notices of violation. These may be issued for contraventions of the Act or HAR and in respect of any refusal or neglect to perform any duty imposed under the Act, if the relevant provisions are designated in Schedule 1 to the AAAMPR.

#### Compensation

The Act addresses diseases and toxic substances that may affect animals or be transmitted by animals to persons. It also provides that the Minister may compensate for animals ordered destroyed under the Act. Such compensation must be at the market value of the animals and may also include payment for other things destroyed (e.g. semen, embryos or feed) and the costs of disposal. The payment of compensation is governed by the Act and the CDAR.

Compensation is an important part of CFIA's effort to control or eradicate animal diseases that threaten Canada's livestock population. Compensation is designed to encourage owners to report disease at the earliest signs, thereby preventing or reducing the spread of disease.

lignes directrices internationales (établies par l'Organisation mondiale de la santé animale), ce qui permet une plus grande souplesse dans la gestion d'un grand nombre de maladies.

Parmi les exemples où le zonage pourrait constituer une réponse appropriée en matière de gestion des risques figurent la déclaration de zones pour contrôler des maladies animales exotiques (par exemple la fièvre aphteuse sévissant parmi plusieurs espèces) et la déclaration de zones pour contrôler des maladies indigènes (par exemple le petit coléoptère des ruches chez les abeilles ou l'anémie infectieuse des équidés).

Le RSA a été modifié afin d'harmoniser ses dispositions avec les changements apportés à la Loi.

#### Sanctions administratives pécuniaires

La contravention à une disposition de la Loi ou d'un règlement pris en vertu de la Loi est considérée comme une violation qui peut être poursuivie en vertu de la Loi s'il est désigné sous l'annexe 1 du RSAPAA. La *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* et son règlement d'application prévoient que des procès-verbaux peuvent être émis au contrevenant. Ceux-ci peuvent être émis en cas de violation à la Loi ou au RSA et à l'égard de tout refus ou omission d'accomplir une obligation imposée par la Loi ou sous le régime de la Loi, si ces dispositions pertinentes sont désignées à l'annexe 1 du RSAPAA.

#### Indemnisation

La Loi porte sur les maladies et les substances toxiques qui pourraient nuire aux animaux ou qui peuvent être transmises par les animaux aux humains. Elle confère également au ministre le pouvoir d'indemniser les propriétaires qui ont dû faire abattre des animaux aux termes de la Loi. L'indemnisation doit se faire à la valeur marchande des animaux et peut couvrir également le paiement d'autres choses détruites (par exemple sperme, embryons ou aliments du bétail) ainsi que les coûts liés à l'élimination. L'octroi d'indemnités est régi par la Loi et par le RIDA.

Le programme d'indemnisation est un volet important qui s'inscrit dans le cadre des mesures adoptées par l'ACIA pour lutter contre les maladies animales menaçant le cheptel canadien et les éradiquer. Le programme d'indemnisation est conçu afin d'encourager les propriétaires à déclarer les maladies dès qu'elles apparaissent, prévenant ou réduisant ainsi leur propagation.

## Objectives

These amendments will align the AAAMPR and the CDAR with the zoning elements that were introduced in the Act in 2012.

1. Amendments to the AAAMPR will enable the issuance of notices of violations for violations of the zoning provisions in the Act. Further, amendments will also serve to align the Regulations with associated changes to provisions of the HAR. These technical amendments will continue to support delivery of public policy outcomes associated with the Act and the HAR.
2. Amendments to the CDAR will enable payment of compensation for disposal to owners in control zones where an animal or thing is ordered destroyed as per maximum amounts for the compensation for the animals destroyed. Compensation supports maintaining an effective disease control program.

## Description

The amendments to the AAAMPR will

1. authorize notices of violation to be issued for contraventions of provisions that were added to the Act (e.g. removing from, moving within, or taking into the primary control zone a designated animal or thing without a permit). Item 18 of Division 1 of Part 1 of Schedule 1 will be modified and items 18.1 and 18.2 will be added to include these violations;
2. amend short-form descriptions of violations of the provisions of the HAR that deal with movement permits for cervids and bovine (i.e. reference to bovine will be removed from items 124 and 125 of Division 2 of Part 1 of Schedule 1); and
3. repeal items 126, 127 and 141 of Division 2 of Part 1 of Schedule 1 of the AAAMPR that refer to provisions of the HAR that have been repealed through the amendments to the HAR.

The amendments to the CDAR update the reference to provisions to allow the Minister to grant compensation for the costs of disposal when an animal or thing in a control zone is destroyed under subsection 27.6(1) of the Act as per maximum amounts for the amounts of compensation for the destroyed animals.

- Section 2 and paragraphs 3(1)(a) and (b) of the CDAR will be updated with appropriate references.

## Objectifs

Les modifications harmoniseront le RSAPAA et le RIDA avec les dispositions de zonage ayant été introduites dans la Loi en 2012.

1. Les modifications au RSAPAA permettront la délivrance de procès-verbaux en cas de violations relatives aux nouvelles dispositions de la Loi. Les modifications serviront également à harmoniser le Règlement avec les modifications apportées aux dispositions du RSA. Ces modifications techniques continueront d'appuyer la réalisation des objectifs de politique publique associés à la Loi et le RSA.
2. Les modifications au RIDA permettront le paiement d'indemnités pour les coûts d'élimination aux propriétaires des zones de contrôle infectées où l'on a ordonné l'abattage d'animaux et permettra d'octroyer des indemnités, selon les valeurs marchandes à ne pas dépasser établies, pour couvrir les coûts d'élimination en cas de destruction de ces animaux. L'indemnisation soutient le maintien d'un programme efficace de contrôle des maladies.

## Description

Les modifications corrélatives au RSAPAA :

1. autorisent la notification de procès-verbaux en cas de violations relatives aux nouvelles dispositions de la Loi (par exemple le fait de sortir un animal désigné d'une zone de contrôle primaire, de l'y introduire ou de le déplacer à l'intérieur de cette zone sans permis constitue une violation). L'article 18 de la section 1 de la partie 1 de l'annexe 1 sera modifié et les articles 18.1 et 18.2 ont été ajoutés pour introduire ces violations;
2. modifient les sommaires de violations aux dispositions du RSA qui traitent des permis de déplacement des cervidés et des bovins (c'est-à-dire les références aux bovins seraient enlevées des articles 124 et 125 de la section 2 de la partie 1 de l'annexe 1);
3. abrogent les articles 126, 127 et 141 de la section 2 de la partie 1 de l'annexe 1 qui sont liés à des dispositions du RSA qui ont été abrogées par une modification complémentaire.

Les modifications corrélatives au RIDA mettent à jour le renvoi aux dispositions permettant au ministre d'octroyer un dédommagement pour les coûts liés à l'élimination d'un animal abattu aux termes du paragraphe 27.6(1) de la Loi et permet d'octroyer des indemnités, selon les valeurs marchandes à ne pas dépasser établies, pour couvrir les coûts d'élimination en cas de destruction de ces animaux.

- L'article 2 et les alinéas 3(1)(a) et (b) du RIDA seront modifiés avec les références appropriées.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this amendment, as there is no change in administrative costs to businesses. The amendments are consequential in nature and do not impose any new requirements.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this amendment, as there are no costs on small businesses. Disease control or eradication measures are currently undertaken when a foreign animal disease enters Canada. The only change is the legal framework under which these control measures are established and managed.

### **Consultation**

This regulatory amendment constitutes part of CFIA’s response to the Government of Canada Budget 2012 announcements. Budget 2012 included the action plan on regulatory cooperation which discussed zoning for foreign animal diseases. Changes to the *Health of Animals Act* were one of the measures Canada took to implement this part of the action plan.

The amendments are consequential in nature and are not specific to one disease or any specific stakeholder group. As a result, industry and stakeholders have not been consulted on these specific amendments. However, in 2014, CFIA consulted on options for managing animal diseases, including the use of zoning. These consultations were generally supported by stakeholders, including the National Farmed Animal Health and Welfare Council.

The related amendments to the HAR were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 152, No. 1, on January 6, 2018, for a 30-day public consultation period. Minor comments were received and were addressed.

### **Rationale**

These amendments are consequential in nature. They serve to align both the AAAMPR and the CDAR with changes to the Act and the HAR and will allow a more efficient and effective approach to animal disease controls, which are limited to specific geographic regions of Canada, in accordance with accepted international standards and models.

These regulatory amendments provide CFIA staff (as designated by the Minister of Agriculture and Agri-Food) with the authority to issue notices of violation. They also provide the Minister with authority to order that

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la modification, car il n’y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises. Les modifications proposées sont corrélatives et n’imposent aucune nouvelle exigence.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car la modification n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises. Des mesures de lutte contre les maladies ou d’éradication de celles-ci sont prises lorsqu’une maladie animale exotique entre au Canada. Seul le cadre législatif qui régit l’établissement et la gestion de ces mesures de contrôle sera touché par ces changements.

### **Consultation**

Cette modification réglementaire fait partie de la réponse de l’ACIA aux annonces budgétaires de 2012 du gouvernement du Canada. Le budget de 2012 incluait un plan d’action et de collaboration portant sur le zonage des maladies animales d’origine étrangère. Les changements apportés à la Loi font partie des mesures prises par le Canada pour mettre en œuvre cette portion du plan d’action.

Les modifications sont de caractère corrélatif et elles ne s’appliquent pas à une maladie précise ni à un groupe de parties intéressées en particulier. Ni le secteur industriel ni les groupes de parties intéressées n’ont été consultés. Cependant, en 2014, l’ACIA a mené des consultations préalables pour discuter de différentes options concernant la gestion des maladies animales, y compris l’usage du zonage. Ces consultations étaient généralement supportées par les intervenants de l’industrie, y compris le Conseil national sur la santé et le bien-être des animaux d’élevage.

Les modifications relatives au RSA ont été publiées préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 152, n° 1, le 6 janvier 2018 pour une consultation publique de 30 jours. Les commentaires mineurs qui ont été reçus ont été résolus.

### **Justification**

Ces modifications sont corrélatives et elles visent à harmoniser le RSAPAA et le RIDA avec les changements apportés à la Loi et au RSA. Elles permettront d’adopter une approche plus efficiente et plus efficace de lutte contre les maladies animales touchant certaines régions géographiques du Canada en conformité avec les normes et les modèles internationaux reconnus.

Les modifications réglementaires confèrent aux membres du personnel de l’ACIA (désignés par le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire) le pouvoir de notifier des procès-verbaux. Elles confèrent aussi au ministre le



compensation for disposal costs paid for animals destroyed in accordance with the provisions of the Act that were introduced in 2012 as per maximum amounts. Together, these amendments assist CFIA in managing risks to animal health.

**Contact**

Dr. Penny Greenwood  
National Manager  
Domestic Disease Control Section  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0Y9  
Telephone: 613-773-7433  
Fax: 613-773-7574  
Email: [AnimalHealth.Regis@canada.ca](mailto:AnimalHealth.Regis@canada.ca)

pouvoir d'ordonner le versement d'une indemnité pour couvrir les coûts d'élimination des animaux qui ont dû être abattus aux termes des dispositions de la Loi introduites en 2012 et d'octroyer des indemnités, selon les valeurs marchandes à ne pas dépasser établies, pour couvrir les coûts d'élimination en cas de destruction de ces animaux. Ensemble, ces modifications aident l'ACIA à gérer les risques pour la santé animale.

**Personne-ressource**

D<sup>re</sup> Penny Greenwood  
Gestionnaire nationale  
Section du contrôle des maladies domestiques  
Agence canadienne d'inspection  
59, promenade Camelot  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0Y9  
Téléphone : 613-773-7433  
Télécopieur : 613-773-7574  
Courriel : [AnimalHealth.Regis@canada.ca](mailto:AnimalHealth.Regis@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-138 May 15, 2019

CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to paragraph 11(2)(e)<sup>a</sup> of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law*.

Ottawa, March 6, 2019

The Minister of Finance, pursuant to subsection 11(2.01)<sup>c</sup> of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law*, made by the Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation.

Ottawa, April 10, 2019

William Francis Morneau  
Minister of Finance

**Canada Deposit Insurance Corporation  
Resolution Planning By-law**

## Interpretation

### Definitions

**1** The following definitions apply in this By-law.

**Act** means the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*. (*Loi*)

**bank group** means a domestic systemically important bank and its affiliates, any entity in which that bank has a *substantial investment*, as defined in section 2 of the *Bank Act*, and any business enterprise that that bank operates with other persons, including a joint venture or a special purpose vehicle. (*groupe bancaire*)

Enregistrement  
DORS/2019-138 Le 15 mai 2019

LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU  
CANADA

En vertu de l'alinéa 11(2)e)<sup>a</sup> de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*<sup>b</sup>, le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada prend le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements*, ci-après.

Ottawa, le 6 mars 2019

En vertu du paragraphe 11(2.01)<sup>c</sup> de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*<sup>b</sup>, le ministre des Finances agrée le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements*, ci-après, pris par le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada.

Ottawa, le 10 avril 2019

Le ministre des Finances  
William Francis Morneau

**Règlement administratif de la Société  
d'assurance-dépôts du Canada sur la  
planification des règlements**

## Définitions

### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement administratif.

**changement important** Changement de la structure juridique du groupe bancaire, de ses activités, de son fonctionnement, de ses fonctions essentielles, de ses services partagés essentiels, de ses entités juridiques importantes ou des lois et règlements qui s'appliquent à lui, en conséquence duquel il est nécessaire d'apporter une ou plusieurs modifications au plan de règlement de la banque. (*material change*)

<sup>a</sup> S.C. 2017, c. 20, s. 109(1)

<sup>b</sup> R.S., c. C-3

<sup>c</sup> S.C. 2017, c. 20, s. 109(2)

<sup>a</sup> L.C. 2017, ch. 20, par. 109(1)

<sup>b</sup> L.R., ch. C-3

<sup>c</sup> L.C. 2017, ch. 20, par. 109(2)

**critical function** means an activity that is performed by an entity within a bank group for persons not affiliated with the bank group and whose absence or failure would have an adverse effect on the stability of the financial system or on the functioning of the economy in Canada. (*fonction essentielle*)

**critical shared service** means an activity that is performed by an entity within a bank group or an external provider for one or more business units or legal entities of the bank group and whose absence or failure would lead to the cessation of, or present a material risk to the continuity of, critical functions. (*service partagé essentiel*)

**material change** means a change in a bank group's legal structure, business, operations, critical functions, critical shared services or material legal entities, or in the laws and regulations applicable to the bank group, that would require one or more amendments to the bank's resolution plan. (*changement important*)

**material legal entity** means a legal entity or branch within a bank group that meets at least one of the following criteria:

- (a) it performs a critical function or a critical shared service;
- (b) the cessation or disruption of its operations might prevent the implementation of the bank's resolution strategy; or
- (c) it is a member institution. (*entité juridique importante*)

**resolution** means the exercise by the Corporation of its powers under paragraph 7(d) of the Act, or the exercise of similar powers by an authority in another jurisdiction within or outside Canada. (*règlement*)

**resolution plan** means a domestic systemically important bank's plan for the bank group's resolution. (*plan de règlement*)

## Submission and Maintenance of a Resolution Plan

### Approval

**2 (1)** Any resolution plan submitted to the Corporation by a bank under section 39.01 of the Act must first be approved by the bank's board of directors or by a delegated committee of the bank's board of directors, unless otherwise specified by the Corporation.

**entité juridique importante** Entité juridique ou succursale du groupe bancaire qui répond à l'un des critères suivants :

- a) elle remplit une fonction essentielle ou fournit un service partagé essentiel;
- b) la cessation ou la perturbation de ses activités pourraient empêcher la mise en œuvre de la stratégie de règlement de la banque;
- c) elle est une institution membre. (*material legal entity*)

**fonction essentielle** Activité qu'une entité d'un groupe bancaire exerce pour le compte de tiers non affiliés au groupe bancaire et dont l'absence ou l'échec perturberait la stabilité du système financier au Canada ou l'économie du Canada. (*critical function*)

**groupe bancaire** Ensemble constitué d'une banque d'importance systémique nationale et des entités qui font partie du groupe de celle-ci, des entités dans laquelle la banque détient un *intérêt de groupe financier*, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les banques*, ainsi que des entreprises commerciales que la banque exploite avec toute autre personne, notamment à titre de coentreprise ou de fonds commun de créance. (*bank group*)

**Loi** *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada. (Act)*

**plan de règlement** Plan de la banque d'importance systémique nationale relatif au règlement du groupe bancaire. (*resolution plan*)

**règlement** Exercice par la Société de ses pouvoirs en vertu de l'alinéa 7d) de la Loi, ou exercice de pouvoirs similaires par une autre autorité canadienne ou étrangère. (*resolution*)

**service partagé essentiel** Activité exercée par une entité d'un groupe bancaire ou un fournisseur externe destinée à une unité fonctionnelle ou entité juridique du groupe bancaire dont l'absence ou l'échec causerait la cessation menacerait sérieusement la continuité d'une fonction essentielle. (*critical shared service*)

## Soumission et mise à jour du plan de règlement

### Approbation

**2 (1)** Sauf indication contraire de la Société, le plan de règlement est approuvé par le conseil d'administration de la banque ou un comité du conseil d'administration avant sa soumission à la Société conformément à l'article 39.01 de la Loi.

**Partial plan**

**(2)** The Corporation may request that a bank submit only a partial resolution plan.

**Policies and procedures for updating resolution plan**

**3 (1)** The bank must establish policies and procedures that ensure that the resolution plan is maintained, tested, regularly reviewed against the current legal, financial, regulatory and operational characteristics of the bank group and is updated to reflect any material change.

**Copy provided to Corporation**

**(2)** The bank must provide, on the Corporation's request, a copy of the policies and procedures referred to in paragraph (1) and a summary of the maintenance and testing activities undertaken by the bank in respect of the resolution plan.

## Contents of a Resolution Plan

**Contents**

**4** A resolution plan must contain

- (a)** a description of each critical function;
- (b)** a description of each critical shared service;
- (c)** a description of each material legal entity;
- (d)** a resolution strategy that meets the requirements set out in section 5;
- (e)** the bank's assessment of how the bank group's legal structure, operations and financial arrangements will support the implementation of the resolution strategy;
- (f)** the bank's assessment of how the resolution strategy will minimize reliance on public sector financial assistance and ensure that material legal entities have access to sufficient loss-absorbing capacity, liquidity and funding during the resolution;
- (g)** a list of the bank group's regulators and a summary of the regulatory requirements applicable to the resolution strategy and a description of how those requirements will be satisfied in a manner that supports implementation of the resolution strategy;
- (h)** a list of the bank group's material contractual arrangements and a description of how the contractual requirements will be met in a manner that supports the implementation of the resolution strategy;
- (i)** the bank's analysis of how the bank group's governance practices, operational capabilities and information systems will support the implementation of the resolution strategy;

**Plan partiel**

**(2)** La Société peut demander à la banque de ne soumettre qu'un plan de règlement partiel.

**Politiques et procédures de mise à jour**

**3 (1)** La banque met en place des politiques et des procédures garantissant que son plan de règlement est mis à jour, mis à l'épreuve, revu régulièrement à la lumière des caractéristiques juridiques, financières et opérationnelles actuelles du groupe bancaire, et est modifié compte tenu de tout changement important survenu.

**Copie fournie à la Société**

**(2)** À la demande de la Société, la banque lui fournit une copie des politiques et des procédures visées au paragraphe (1), ainsi qu'un résumé de ses activités de mise à jour et de mise à l'épreuve du plan de règlement.

## Contenu du plan de règlement

**Contenu**

**4** Le plan de règlement contient :

- a)** une description des fonctions essentielles;
- b)** une description des services partagés essentiels;
- c)** une description des entités juridiques importantes;
- d)** une stratégie de règlement conforme à l'article 5;
- e)** une évaluation qui montre en quoi la structure juridique ainsi que les ententes financières et opérationnelles du groupe bancaire rendent possible la mise en œuvre de la stratégie de règlement;
- f)** une évaluation qui montre en quoi la stratégie de règlement réduit au minimum le recours au soutien financier du secteur public et garantit que les entités juridiques importantes disposent d'une capacité d'absorption des pertes suffisante et ont accès à des liquidités et à du financement suffisants pendant le processus de règlement;
- g)** une liste des organismes réglementant les activités du groupe bancaire et un sommaire des exigences réglementaires applicables à la stratégie de règlement, avec des explications sur ce qui est fait pour respecter ces exigences d'une manière qui soutient la mise en œuvre de la stratégie de règlement;
- h)** une liste des ententes contractuelles importantes du groupe bancaire, avec une démonstration de la manière dont elles seraient respectées durant un règlement de faillite afin de soutenir la mise en œuvre de la stratégie de règlement;

**(j)** the bank's assessment of impediments to the implementation of the resolution strategy, including a summary of the impact of those impediments on the Corporation's ability to implement the resolution strategy and on the continuity of critical functions; and

**(k)** a work plan that describes the planned activities for the maintenance, validation and testing of the resolution plan, including activities to account for any material change and proposes remedial actions and time frames to address deficiencies.

### Resolution strategy

**5** The resolution strategy must describe

**(a)** how the Corporation will carry out the resolution of each member institution in a manner that supports the continuity of critical functions;

**(b)** how each material legal entity other than a member institution

**(i)** will continue to operate in a manner that supports the continuity of critical functions;

**(ii)** can be disposed of or wound down without impeding the continuity of critical functions; or

**(iii)** can be placed in an orderly insolvency proceeding or resolved without impeding the continuity of critical functions; and

**(c)** how the profile and operations of the bank group can be reduced through divestitures or wound down, with minimal adverse effect on the stability of the financial system in Canada.

## Material Change

### Notice of material change

**6** The bank must notify the Corporation as soon as feasible after the occurrence of a material change.

**i)** une analyse qui montre en quoi les pratiques de gouvernance, les capacités opérationnelles et les systèmes informatiques du groupe bancaire permettent la mise en œuvre de la stratégie de règlement;

**j)** une évaluation des obstacles à la mise en œuvre de la stratégie de règlement, y compris un résumé des effets de ces obstacles sur la capacité de la Société à mettre en œuvre la stratégie de règlement et sur la poursuite des fonctions essentielles;

**k)** un plan de travail qui décrit les activités prévues de mise à jour, de validation et de mise à l'épreuve du plan de règlement, ainsi que les mesures prévues pour tenir compte de tout changement important, et qui propose des correctifs assortis d'un échéancier à l'égard de tout défaut relevé.

### Stratégie de règlement

**5** La stratégie de règlement expose :

**a)** comment la Société procédera au règlement de chaque institution membre du groupe bancaire d'une manière qui assure le maintien des fonctions essentielles;

**b)** comment chaque entité juridique importante autre qu'une institution membre peut :

**(i)** poursuivre ses activités, d'une manière qui assure le maintien des fonctions essentielles,

**(ii)** faire l'objet d'une disposition ou d'une réduction progressive de ses activités sans compromettre la poursuite des fonctions essentielles,

**(iii)** faire l'objet d'une procédure d'insolvabilité ordonnée ou d'un règlement sans compromettre la poursuite de ses fonctions essentielles;

**c)** comment l'importance et les activités du groupe bancaire peuvent être réduits, au moyen de désaisissements ou de liquidations, sans nuire à la stabilité du système financier au Canada.

## Changement important

### Avis de changement important

**6** La banque avise la Société aussitôt que possible à la suite de tout changement important.

**Material change report**

**7 (1)** On receipt of the notification required under section 6, the Corporation may request that the bank provide a material change report, which must include

- (a) a brief description of the material change;
- (b) a reference to the sections of the resolution plan affected by the material change; and
- (c) the bank's plan and schedule for updating the resolution plan to account for the material change.

**Time limit for providing report**

**(2)** The bank must provide the material change report within 30 days after the day on which the Corporation makes the request, unless the Corporation has specified a longer period.

**Work plan**

**8** The bank must include, upon request by the Corporation, the plan referred to in paragraph 7(1)(c) in its work plan for the next submission of its resolution plan.

## Notice of Compliance and Request for Revised Work Plan

**Notice of compliance**

**9** Following its assessment of the resolution plan, the Corporation must notify the bank in writing whether the resolution plan complies with this By-law.

**Particulars of non-compliance**

**10** If the resolution plan does not comply with this By-law, the Corporation must advise the bank in writing of the deficiencies that resulted in the non-compliance and request that the bank submit a revised work plan.

**Revised work plan**

**11 (1)** The revised work plan must describe the remedial actions to be taken by the bank to address the relevant deficiencies and the schedule required to complete those actions.

**Approval of revised work plan**

**(2)** The revised work plan submitted to the Corporation must first be approved by the bank's board of directors or by a delegated committee of the bank's board of directors, unless otherwise specified by the Corporation.

**Time limit**

**(3)** The revised work plan must be submitted in writing to the Corporation within 30 days after the day on which the Corporation makes the request, unless the Corporation has specified a longer period.

**Rapport sur le changement important**

**7 (1)** À la réception de l'avis prévu à l'article 6, la Société peut exiger que la banque fournisse un rapport sur le changement important comprenant ce qui suit :

- a) une brève description du changement important;
- b) une mention des sections du plan de règlement qui sont touchées;
- c) le plan et l'échéancier prévus par la banque pour modifier le plan de règlement afin de tenir compte du changement important.

**Délai pour fournir le rapport**

**(2)** La banque fournit le rapport sur le changement important dans les trente jours suivant la date de la demande de la Société, ou dans le délai plus long fixé par celle-ci.

**Plan de travail**

**8** À la demande de la Société, la banque inclut le plan visé à l'alinéa 7(1)c) dans son plan de travail pour la prochaine soumission de son plan de règlement.

## Avis de conformité et demande de plan de travail révisé

**Avis de conformité**

**9** La Société évalue le plan de règlement et informe par écrit la banque de sa conformité ou de sa non-conformité avec le présent règlement administratif.

**Précisions sur la non-conformité**

**10** Si le plan de règlement n'est pas conforme au présent règlement administratif, la Société précise par écrit les défauts qui sont la cause de la non-conformité et demande que la banque lui soumette un plan de travail révisé.

**Plan de travail révisé**

**11 (1)** Le plan de travail révisé décrit les mesures à prendre et l'échéancier prévu afin de corriger les défauts relevés.

**Approbation du plan de travail révisé**

**(2)** Sauf indication contraire de la Société, le plan de travail révisé soumis à la Société est approuvé par le conseil d'administration de la banque ou un comité du conseil d'administration.

**Délai**

**(3)** La banque soumet par écrit son plan de travail révisé dans les trente jours suivant la date de la demande de la Société, ou dans le délai plus long fixé par celle-ci.

**Decision**

**(4)** On receipt of the revised work plan, the Corporation must determine whether the resolution plan

**(a)** complies with this By-law;

**(b)** is partially non-compliant, meaning that it contains one or more deficiencies that would prevent the implementation of the bank's resolution strategy but for which an acceptable work plan is being substantially complied with; or

**(c)** is materially non-compliant, meaning that it contains one or more deficiencies for which an acceptable work plan is either not in place or not being substantially complied with.

**Notice**

**(5)** The Corporation must notify the bank in writing of its decision.

**Subsequent revision to work plan**

**(6)** Any subsequent revision to the work plan must be agreed to by the Corporation and, unless otherwise specified by the Corporation, must first be approved by the bank's board of directors or by a delegated committee of the bank's board of directors.

## Coming into Force

**S.C. 2017, c. 20**

**12** This By-law comes into force on the day on which section 110 of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1* comes into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the By-law.)*

**Issues**

The *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* (the By-law) prescribes the requirements for Canada's domestic systemically important banks (DSIBs) to develop, submit and maintain resolution plans.

**Background**

The federal government amended the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act) on June 22, 2017, providing the Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation (the Corporation) with the

**Décision**

**(4)** À la réception du plan de travail révisé, la Société décide si le plan de règlement est :

**a)** conforme au présent règlement administratif;

**b)** partiellement non conforme, c'est-à-dire qu'il comporte au moins un défaut qui empêcherait la mise en œuvre de la stratégie de règlement, mais à l'égard duquel un plan de travail acceptable est observé en grande partie;

**c)** sensiblement non conforme, c'est-à-dire qu'il comporte au moins un défaut à l'égard duquel aucun plan de travail acceptable n'est mis en place ou observé en grande partie.

**Avis**

**(5)** La Société avise la banque par écrit de sa décision.

**Révision subséquente au plan de travail**

**(6)** Toute révision subséquente du plan de travail doit être convenue avec la Société et, sauf indication contraire de celle-ci, être approuvée par le conseil d'administration de la banque ou un comité du conseil d'administration.

## Entrée en vigueur

**L.C. 2017, ch. 20**

**12** Le présent règlement administratif entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

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

*(Le présent résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)*

**Enjeux**

Le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite* (le règlement administratif) établit les exigences que doivent respecter les banques d'importance systémique nationale (BISN) en matière d'élaboration, de soumission et de tenue à jour de leurs plans de règlement.

**Contexte**

Le 22 juin 2017, le gouvernement fédéral a modifié la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (la Loi sur la SADC) pour autoriser le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada (la Société) à

authority to make a by-law respecting the development, submission and maintenance of resolution plans by the DSIBs, including specifying the contents of those plans.

As Canada's resolution authority for its member institutions, the Canada Deposit Insurance Corporation is working with the DSIBs to ensure their resolution plans demonstrate that they can fail safely, so that Canadians can have confidence in the stability of the financial system in Canada. The approach is aligned with international standards for bank resolution, as set by the Financial Stability Board, which requires the development of adequate resolution plans for systemically important banks.

The By-law formalizes the framework for the development, submission and maintenance of resolution plans by DSIBs and a process for highlighting and addressing deficiencies in those plans. The By-law incorporates existing resolution planning criteria developed by the Canada Deposit Insurance Corporation and is an important element in support of the work of the Corporation towards DSIB resolvability.

### Objectives

The principal objective of the By-law is to establish a statutory framework pursuant to which DSIBs develop, submit and maintain resolution plans that are critical to support resolvability and financial sector stability. The statutory framework incentivizes DSIBs to meet the Canada Deposit Insurance Corporation's expectations with respect to resolution planning by setting out a process to advise the DSIBs of resolution plan deficiencies and of whether they are in compliance with the By-law and will require DSIBs to develop work plans detailing the remedial actions necessary to address those deficiencies.

### Description

The table below contains the main elements of the By-law:

By-law Section	Explanation
1	Provides definitions for terms used throughout the By-law and clarifies that the By-law requirements apply to DSIBs only.
2	Provides how the resolution plan must be approved.

prendre un règlement administratif qui régit l'élaboration, la soumission et la tenue à jour de plans de règlement par les BISN et définit le contenu de ces plans.

En qualité d'instance de règlement de ses institutions membres, la Société d'assurance-dépôts du Canada veille, en collaboration avec les BISN, à ce que les plans de règlement de ces dernières démontrent qu'il leur est possible de faire faillite sans mettre en péril la stabilité du système financier canadien, de sorte que les Canadiens puissent avoir confiance dans ce système. Cette démarche s'aligne sur les normes internationales en matière de règlement des banques définies par le Conseil de stabilité financière qui exigent l'élaboration de plans de résolution adéquats pour les banques d'importance systémique.

Le règlement administratif entérine le cadre d'élaboration, de soumission et de tenue à jour des plans de règlement par les BISN ainsi que le processus menant à l'identification de lacunes dans ces plans et à l'apport de correctifs. Il tient compte des critères déjà établis par la Société d'assurance-dépôts du Canada à l'égard des plans de règlement des BISN et joue un rôle important dans le travail que déploie la Société afin que celles-ci atteignent leur plein potentiel de règlement.

### Objectifs

Le règlement administratif vient essentiellement établir le cadre législatif régissant l'élaboration, la soumission et la tenue à jour des plans de règlement à l'appui de leur potentiel de règlement et de la stabilité du secteur financier. Le cadre législatif incite les BISN à répondre aux attentes de la Société d'assurance-dépôts du Canada en matière de planification de règlement de faillite. Il définit le processus permettant d'informer les BISN de toute lacune dans leur plan de règlement et de leur respect ou non du règlement administratif, et la marche à suivre par celles-ci pour dresser un plan de travail décrivant les correctifs prévus.

### Description

Le tableau suivant présente les principales dispositions du règlement administratif :

Article du règlement administratif	Explication
1	Définit les termes utilisés dans le règlement administratif et précise que le règlement administratif s'applique uniquement aux BISN.
2	Précise comment doit être approuvé le plan de règlement.



By-law Section	Explanation
3	Provides that the DSIB must establish policies and procedures for the maintenance, testing and review of the resolution plan, and provide these and a summary of the maintenance and testing activities undertaken by the DSIB to the Corporation upon request.
4 and 5	Sets out the required contents of the resolution plan.
6, 7 and 8	Provides that the DSIB must notify the Corporation of any material change, and that the Corporation may request a material change report, including the DSIB's plan to address the material change and timelines for updating the resolution plan. The Corporation may request that this plan be included in the next submission of its resolution plan.
9 and 10	Provide that the Corporation will notify the DSIB whether the resolution plan complies with the By-law, will advise the DSIB of the particulars of any non-compliance, and will request a revised work plan.
11	Sets out the contents and processes associated with the delay and approval of the revised work plan, and provides that the Corporation must notify the DSIB in writing of the final compliance determination.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this By-law.

### Small business lens

The *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* applies to Canada's DSIBs only. The small business lens does not apply to this By-law.

### Consultation

In February 2018, the Corporation undertook a public consultation, including targeted consultations with the DSIBs on the elements of the proposed By-law. Further consultations with the DSIBs took place in June and December 2018. Feedback from industry has been considered throughout the development of the By-law. Pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, took place on February 2, 2019, for a 30-day comment period. No comments were received.

Article du règlement administratif	Explication
3	Précise qu'une BISN doit se doter de politiques et de procédures pour tenir à jour, mettre à l'épreuve et revoir son plan de règlement, et doit fournir à la Société, sur demande, une copie de celles-ci ainsi qu'un résumé de ses activités de mise à jour et de mise à l'épreuve de son plan de règlement.
4 et 5	Détaillent le contenu exigé du plan de règlement.
6, 7 et 8	Précisent qu'une BISN doit aviser la Société de tout changement important. La Société peut exiger que la BISN lui fournisse un rapport sur le changement important, avec plan et échéancier prévus pour modifier le plan de règlement en conséquence, et que le plan de travail fasse partie de la prochaine version du plan de règlement de la BISN.
9 et 10	Prévoient que la Société avise la BISN de sa conformité ou de sa non-conformité au règlement administratif. Dans ce dernier cas, la Société précise les manquements en question et exige de recevoir un plan de travail révisé.
11	Détaille le contenu d'un plan de travail révisé, ainsi que les délais et les approbations y afférents. Précise que la Société doit informer la BISN par écrit de sa décision finale (conformité ou non-conformité du plan de règlement).

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au règlement administratif.

### Lentille des petites entreprises

Le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite* s'applique uniquement aux BISN canadiennes. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au règlement administratif.

### Consultation

En février 2018, la Société a mené des consultations publiques, notamment auprès des BISN, concernant les dispositions du règlement administratif proposé. D'autres consultations auprès des BISN ont eu lieu en juin et décembre 2018. Les commentaires de l'industrie ont été pris en compte tout au long de l'élaboration du règlement administratif proposé. Le règlement administratif a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* le 2 février 2019 et a été soumis à une période de consultation de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

**Rationale**

The principal objective of the By-law is to establish a statutory framework pursuant to which the DSIBs develop, submit and maintain resolution plans that are critical to support resolvability and financial sector stability.

**Implementation, enforcement and service standards**

This By-law comes into force on the day on which section 110 of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1* comes into force or, if it is registered after that day, on the day on which it is registered.

**Contact**

Emiel van der Velden  
Director  
Insurance  
Canada Deposit Insurance Corporation  
50 O'Connor Street, 17th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1P 6L2  
Telephone: 613-943-2773  
Email: [evandervelden@cdic.ca](mailto:evandervelden@cdic.ca)

**Justification**

Le règlement administratif vient essentiellement établir le cadre législatif régissant l'élaboration, la soumission et la tenue à jour des plans de règlement des BISN, à l'appui de leur potentiel de règlement et de la stabilité du secteur financier.

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

Le règlement administratif entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

**Personne-ressource**

Emiel van der Velden  
Directeur  
Assurance  
Société d'assurance-dépôts du Canada  
50, rue O'Connor, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1P 6L2  
Téléphone : 613-943-2773  
Courriel : [evandervelden@sadc.ca](mailto:evandervelden@sadc.ca)

**Registration**

SOR/2019-139 May 15, 2019

**CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT**

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to subsection 21(2)<sup>a</sup> of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law*.

Ottawa, March 6, 2019

The Minister of Finance, pursuant to subsection 21(3)<sup>a</sup> of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law*, made by the Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation.

Ottawa, April 10, 2019

William Francis Morneau  
Minister of Finance

**By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law**

**Amendment**

**1** The *Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law*<sup>1</sup> is amended by adding the following after section 4:

**4.1** For each premium year that begins after April 30, 2021, the reference to “A × B × C” in paragraph 4(1)(b) shall, in respect of a member institution that is required to develop and maintain a resolution plan under section 39.01 of the Act, be read as

**(a)** “(A × B × C) + (B × 0.0125%)” if the resolution plan was partially non-compliant, within the meaning of paragraph 11(4)(b) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law*, as of April 30 of the preceding premium year;

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 6, s. 27

<sup>b</sup> R.S., c. C-3

<sup>1</sup> SOR/99-120

**Enregistrement**

DORS/2019-139 Le 15 mai 2019

**LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA**

En vertu du paragraphe 21(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*<sup>b</sup>, le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada prend le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles*, ci-après.

Ottawa, le 6 mars 2019

En vertu du paragraphe 21(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*<sup>b</sup>, le ministre des Finances agrée le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles*, ci-après, pris par le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada.

Ottawa, le 10 avril 2019

Le ministre des Finances  
William Francis Morneau

**Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles**

**Modification**

**1** Le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

**4.1** Pour les exercices comptables des primes commençant après le 30 avril 2021, la mention de « A × B × C » à l'alinéa 4(1)b), dans le cas d'une institution membre tenue d'élaborer et de tenir à jour un plan de règlement en application de l'article 39.01 de la Loi, vaut mention de :

**a)** « (A × B × C) + (B × 0,0125 %) » si le plan est partiellement non conforme aux termes de l'alinéa 11(4)b) du *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des*

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 6, art. 27

<sup>b</sup> L.R., ch. C-3

<sup>1</sup> DORS/99-120

**(b)** “ $(A \times B \times C) + (B \times 0.025\%)$ ” if the resolution plan was materially non-compliant, within the meaning of paragraph 11(4)(c) of that By-law, as of April 30 of the preceding premium year;

**(c)** “ $(A \times B \times C) + (B \times 0.05\%)$ ” if the resolution plan was materially non-compliant, within the meaning of paragraph 11(4)(c) of that By-law, as of April 30 of each of the two preceding premium years; or

**(d)** “ $(A \times B \times C) + (B \times 0.1\%)$ ” if the resolution plan was materially non-compliant, within the meaning of paragraph 11(4)(c) of that By-law, as of April 30 of each of the three preceding premium years.

*règlements* au 30 avril de l’exercice comptable des primes précédent;

**b)** «  $(A \times B \times C) + (B \times 0,025 \%)$  » si le plan est sensiblement non conforme aux termes de l’alinéa 11(4)c) de ce règlement administratif au 30 avril de l’exercice comptable des primes précédent;

**c)** «  $(A \times B \times C) + (B \times 0,05 \%)$  » si le plan est sensiblement non conforme aux termes de l’alinéa 11(4)c) de ce règlement administratif au 30 avril de chacun des deux exercices comptables des primes précédents;

**d)** «  $(A \times B \times C) + (B \times 0,1 \%)$  » si le plan est sensiblement non conforme aux termes de l’alinéa 11(4)c) de ce règlement administratif au 30 avril de chacun des trois exercices comptables des primes précédents.

## Coming into Force

**2** This By-law comes into force on the day on which section 110 of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

## Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement administratif entre en vigueur à la date d’entrée en vigueur de l’article 110 de la *Loi n° 1 d’exécution du budget de 2017, chapitre 20 des Lois du Canada (2017)*, ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the By-law.)*

### Background

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation (CDIC) made the *Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law* (the By-law) on March 3, 1999, pursuant to subsection 21(2) and paragraph 11(2)(g) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act). Subsection 21(2) of the CDIC Act authorizes the CDIC Board of Directors to make by-laws establishing a system of classifying member institutions into different categories, setting out the criteria or factors the CDIC will consider in classifying members into categories, establishing the procedures the CDIC will follow in classifying members, and fixing the amount of, or providing a manner of determining the amount of, the annual premium applicable to each category. The CDIC Board of Directors amended the By-law on January 12 and December 6, 2000, July 26, 2001, March 7, 2002, March 3, 2004, February 9 and April 15, 2005, February 8 and December 6, 2006, December 3, 2008, December 2, 2009, December 8, 2010, December 7, 2011, December 5, 2012, December 4, 2013, April 22, 2015, February 4, 2016, December 7, 2016, December 6, 2017, and December 5, 2018.

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

*(Le présent résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)*

### Contexte

Le conseil d’administration de la Société d’assurance-dépôts du Canada (SADC) a pris le *Règlement administratif sur les primes différentielles* (le Règlement) le 3 mars 1999 conformément au paragraphe 21(2) et à l’alinéa 11(2)g) de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* (la Loi sur la SADC). Le paragraphe 21(2) de la Loi sur la SADC autorise le conseil d’administration de la SADC à prendre des règlements administratifs en vue d’établir un système pour regrouper les institutions membres en catégories, de définir les critères ou facteurs dont la SADC tiendra compte pour déterminer l’appartenance à chaque catégorie, de prévoir la procédure à suivre par la SADC pour le classement des institutions membres et de fixer la prime annuelle pour chaque catégorie ou prévoir la méthode pour ce faire. Le conseil d’administration de la SADC a modifié le Règlement les 12 janvier et 6 décembre 2000, le 26 juillet 2001, le 7 mars 2002, le 3 mars 2004, les 9 février et 15 avril 2005, les 8 février et 6 décembre 2006, le 3 décembre 2008, le 2 décembre 2009, le 8 décembre 2010, le 7 décembre 2011, le 5 décembre 2012, le 4 décembre 2013, le 22 avril 2015, le 4 février 2016, le 7 décembre 2016, le 6 décembre 2017 et le 5 décembre 2018.

The *Budget Implementation Act, 2017, No. 1*, which received royal assent on June 22, 2017, provided the CDIC with the authority to make the *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law*, respecting the development, submission and maintenance of resolution plans by domestic systemically important banks (DSIBs), including specifying the contents of those plans. It establishes a framework for the development, submission, and maintenance of resolution plans by DSIBs, and a process for highlighting and addressing deficiencies in those plans.

The *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law* (the amending By-law) supports the proposed *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* by introducing a premium adjustment for DSIBs whose plans are assessed as partially non-compliant or materially non-compliant, as defined under the *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law*. The premium adjustment applies starting in the 2021 premium year.

### Objectives

The main objective of the amending By-law is to support the implementation of a statutory framework pursuant to which DSIBs develop, submit, and maintain resolution plans that are critical to support resolvability and financial sector stability.

### Description

The following table provides more detail about the amendments proposed in the amending By-law.

By-law Section	Explanation
4.1(a)	<b>Substantive:</b> This section alters the formula for calculation of premiums payable such that the premiums for the premium year commencing on May 1, 2021, are increased by 1.25 basis points multiplied by the volume of insured deposits, for any DSIB whose resolution plan is, as at April 30 of the preceding premium year, partially non-compliant pursuant to the proposed Resolution Planning By-law.

La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017*, qui a obtenu la sanction royale le 22 juin 2017, autorise la SADC à prendre le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite*. Le Règlement régit l'élaboration, la soumission et la tenue à jour de plans de règlement par les banques d'importance systémique nationale (les BISN), prévoit le contenu de ces plans et établit le processus menant à l'identification de lacunes dans les plans de règlement et à l'apport de correctifs.

Le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles* (le règlement modificatif) introduit des ajustements de prime à l'intention des BISN selon leur degré de conformité (en partie non conforme, en grande partie non conforme) au *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite*. Les ajustements de prime entreront en vigueur à l'exercice comptable des primes 2021.

### Objectifs

Le règlement modificatif vient compléter le cadre législatif selon lequel les BISN sont tenues d'élaborer, de soumettre et de tenir à jour un plan de règlement à l'appui de leur potentiel de règlement et de la stabilité du secteur financier.

### Description

Le tableau suivant explique en détail les modifications proposées dans le règlement modificatif.

Article du règlement administratif	Explications
4.1(a)	<b>Modification de fond :</b> Cet article modifie la formule de calcul de la prime à payer. À compter de l'exercice comptable des primes commençant le 1 <sup>er</sup> mai 2021, la prime de toute BISN dont le plan de règlement est jugé en partie non conforme au Règlement administratif de la SADC sur la planification des règlements de faillite au 30 avril de l'exercice comptable des primes précédent augmentera, l'augmentation correspondant à 1,25 point de base multiplié par le total des dépôts assurés.

By-law Section	Explanation
4.1(b)	<b>Substantive:</b> This section alters the formula for calculation of premiums payable such that the premiums in any year, commencing on May 1, 2021, are increased by 2.5 basis points multiplied by the volume of insured deposits, for any DSIB whose resolution plan is, as at April 30 of the preceding premium year, materially non-compliant pursuant to the proposed Resolution Planning By-law.
4.1(c)	<b>Substantive:</b> This section alters the formula for calculation of premiums payable such that the premiums in any premium year, commencing on May 1, 2021, are increased by 5 basis points multiplied by the volume of insured deposits, for any DSIB whose resolution plan is materially non-compliant as at April 30 of the two preceding premium years.
4.1(d)	<b>Substantive:</b> This section alters the formula for calculation of premiums payable such that the premiums in any premium year, commencing on May 1, 2021, are increased by 10 basis points multiplied by the volume of insured deposits, for any DSIB whose resolution plan is materially non-compliant as at April 30 of the three preceding premium years.

Article du règlement administratif	Explications
4.1(b)	<b>Modification de fond :</b> Cet article modifie la formule de calcul de la prime à payer. À compter de l'exercice comptable des primes commençant le 1 <sup>er</sup> mai 2021, la prime de toute BISN dont le plan de règlement est jugé en grande partie non conforme au Règlement administratif de la SADC sur la planification des règlements de faillite au 30 avril de l'exercice comptable des primes précédent augmentera, l'augmentation correspondant à 2,5 points de base multipliés par le total des dépôts assurés.
4.1(c)	<b>Modification de fond :</b> Cet article modifie la formule de calcul de la prime à payer. À compter de l'exercice comptable des primes commençant le 1 <sup>er</sup> mai 2021, la prime de toute BISN dont le plan de règlement est jugé en grande partie non conforme au Règlement administratif de la SADC sur la planification des règlements de faillite au 30 avril de chacun des deux exercices comptables des primes précédents augmentera, l'augmentation correspondant à 5 points de base multipliés par le total des dépôts assurés.
4.1(d)	<b>Modification de fond :</b> Cet article modifie la formule de calcul de la prime à payer. À compter de l'exercice comptable des primes commençant le 1 <sup>er</sup> mai 2021, la prime de toute BISN dont le plan de règlement est jugé en grande partie non conforme au Règlement administratif de la SADC sur la planification des règlements de faillite au 30 avril de chacun des trois exercices comptables des primes précédents augmentera, l'augmentation correspondant à 10 points de base multipliés par le total des dépôts assurés.

### “One-for-One” Rule

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

### Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no costs to small business.

### Alternatives

There are no available alternatives. The amendments must be done by way of by-law.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a aucun changement dans les coûts administratifs.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la proposition n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

### Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autre solution. Les modifications doivent être faites par voie de règlement administratif.

**Consultation**

Consultation with the DSIBs has been extensive in the last year with respect to the proposed *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* and its compliance mechanism contained in the amending By-law. The amending By-law was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on February 2, 2019, for a 30-day comment period. No comments were received.

**Rationale**

The amending By-law builds appropriate incentives in support of the implementation of a statutory framework pursuant to which DSIBs develop, submit, and maintain appropriate resolution plans that are critical to support resolvability and financial sector stability.

**Implementation, enforcement and service standards**

The amending By-law comes into force on the day on which it is registered. There are no compliance or enforcement issues.

**Contact**

Emiel van der Velden  
Director  
Insurance  
Canada Deposit Insurance Corporation  
50 O'Connor Street, 17th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1P 6L2  
Telephone: 613-943-2773  
Email: [evandervelden@cdic.ca](mailto:evandervelden@cdic.ca)

**Consultation**

Au cours de l'année écoulée, les BISN ont été amplement consultées sur le projet de *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite* et sur le mécanisme de mise en application. Le règlement modificatif a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 février 2019 et a été soumis à une période de consultation de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

**Justification**

Le règlement modificatif introduit des mesures incitatives qui appuient la mise en œuvre du cadre législatif selon lequel les BISN sont tenues d'élaborer, de soumettre et de tenir à jour un plan de règlement adéquat à l'appui de leur potentiel de règlement et de la stabilité du secteur financier.

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

Le présent règlement modificatif entre en vigueur à la date de son enregistrement. Aucun mécanisme visant à en assurer le respect n'est requis.

**Personne-ressource**

Emiel van der Velden  
Directeur  
Assurance  
Société d'assurance-dépôts du Canada  
50, rue O'Connor, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1P 6L2  
Téléphone : 613-943-2773  
Courriel : [evandervelden@sadc.ca](mailto:evandervelden@sadc.ca)

Registration  
SOR/2019-140 May 15, 2019

INDIAN ACT

Whereas by Order in Council P.C. 1989–2523 of December 21, 1989, it was declared that the council of the Tseycum Band, in British Columbia, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated May 3, 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 (Tseycum)*.

Gatineau, May 10, 2019

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

**Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Tseycum)**

Amendment

**1 Item 93 of Part I 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/2019-140 Le 15 mai 2019

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans le décret C.P. 1989–2523 du 21 décembre 1989, il a été déclaré que le conseil de la bande de Tseycum, en Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>;

Attendu que le conseil de la première nation a adopté une résolution le 3 mai 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 conformément à 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 (Tseycum)*, ci-après.

Gatineau, le 10 mai 2019

La ministre des Affaires indiennes et  
du Nord canadien  
Carolyn Bennett

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

Modification

**1 L'article 93 de la partie I 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 Tseycum First Nation, in British Columbia, 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 appear on 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 Tseycum 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

(Le présent 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 Tseycum, de la Colombie-Britannique, a demandé, par le biais 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 Tseycum 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 (Tseycum)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, removes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Tseycum First Nation. The *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Tseycum)*, made pursuant to section 3 of that Act, adds the Tseycum First Nation under the *First Nations Elections Act* and fixes the date of the first election of the council under that Act at July 25, 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 Tseycum 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 Tseycum 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 Tseycum 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 that can be directly associated with terminating the application of the

## Description

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (*Tseycum*), 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 Tseycum. L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations (Tseycum)*, pris en vertu de l'article 3 de la Loi, ajoute la Première Nation Tseycum 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 25 juillet 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 pour 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 Tseycum, 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 Tseycum 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 Tseycum 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 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 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 Tseycum 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 Tseycum 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/2019-141 May 15, 2019

## FIRST NATIONS ELECTIONS ACT

Whereas the council of the Tseycum First Nation adopted a resolution, dated May 3, 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 (Tseycum)*.

Gatineau, May 10, 2019

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

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

### Amendment

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

63 Tseycum 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 Tseycum First Nation is fixed as July 25, 2019.

Enregistrement  
DORS/2019-141 Le 15 mai 2019

## LOI SUR LES ÉLECTIONS AU SEIN DE PREMIÈRES NATIONS

Attendu que le conseil de la Première Nation Tseycum a adopté une résolution le 3 mai 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 (Tseycum)*, ci-après.

Gatineau, le 10 mai 2019

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 (Tseycum)

### 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 :

63 Première Nation Tseycum

### 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 Tseycum est fixée au 25 juillet 2019.

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

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

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

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

## Coming into Force

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

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 2042](#), following SOR/2019-140.**

## Entrée en vigueur

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

**N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la [page 2042](#), à la suite du DORS/2019-140.**

Registration  
SOR/2019-142 May 15, 2019

INDIAN ACT

Whereas, by Order in Council P.C. 1953-781 of May 18, 1953, it was declared that the council of the Enoch Band, in Alberta, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Whereas, by band council resolution, dated February 6, 1995, it was resolved that the name of the band be changed to the Enoch Cree Nation;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated December 11, 2018, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development terminate the application of the *Indian Bands Council Elections Order*<sup>b</sup> to that council;

Whereas the council of that First Nation has provided to that Minister a proposed community election code that sets out rules regarding the election of the chief and councillors of that First Nation;

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 (Enoch Cree Nation)*.

Gatineau, May 10, 2019

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

**Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation)**

Amendment

**1 Item 3 of Part II of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*<sup>1</sup> is repealed.**

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

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

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

Enregistrement  
DORS/2019-142 Le 15 mai 2019

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans le décret C.P. 1953-781 du 18 mai 1953, il a été déclaré que le conseil de la bande Enoch, en Alberta, serait constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>;

Attendu que, par la résolution du conseil de bande du 6 février 1995, le nom de la bande a été remplacé par la Nation crie Enoch;

Attendu que le conseil de la première nation a adopté une résolution le 11 décembre 2018 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de le soustraire à l'application de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*<sup>b</sup>;

Attendu que le conseil de la première nation a fourni à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien un projet de code électoral communautaire prévoyant des règles sur l'élection du chef et des conseillers de la première nation;

Attendu que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de la première nation que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à 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 (Nation crie Enoch)*, ci-après.

Gatineau, le 10 mai 2019

La ministre des Affaires indiennes et  
du Nord canadien  
Carolyn Bennett

**Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch)**

Modification

**1 L'article 3 de la partie II de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*<sup>1</sup> est abrogé.**

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

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

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

## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

#### Issues

The Enoch Cree Nation, in Alberta, wishes to select its Chief and council based on its own community leadership selection process that was developed and ratified by the community. To do so, the Minister of Indian Affairs and Northern Development must, by order, amend the *Indian Bands Council Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, thereby revoking the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation. On December 11, 2018, the council of the Enoch Cree Nation has, by resolution, asked that the Minister of Indian Affairs and Northern Development make such an order.

#### Background

Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to order that the election of the Chief and council of a First Nation be held in accordance with the *Indian Act* when he deems it advisable for the good governance of that First Nation.

On May 18, 1953, it was declared by order in council that the council of the Enoch Cree Nation (known as the Enoch Band) shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. The First Nation has selected its Chief and council under this election system ever since. The name of the First Nation appears on Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order*.

A First Nation holding elections under the *Indian Act* can seek a change to its election system and a conversion to a community election system by requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development revoke the application of the electoral provisions of the *Indian Act* for the First Nation by amending the *Indian Bands Council Elections Order*.

On December 11, 2018, the council of the Enoch Cree Nation submitted a resolution confirming the adoption of a community election law by the First Nation for the selection of its Chief and council. Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs

## Entrée en vigueur

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

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

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

#### Enjeux

La Nation crie Enoch, en Alberta, désire élire son chef et son conseil au moyen de son propre processus de sélection communautaire, qui a été développé et ratifié par la collectivité. Pour ce faire, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien doit, par arrêté, modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, qui aura pour effet de soustraire la Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Le 11 décembre 2018, le conseil de la Nation crie Enoch a, par résolution, demandé que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prenne un tel arrêté.

#### Contexte

Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir d'ordonner que les élections du chef et du conseil d'une Première Nation soient tenues en vertu de cette loi, lorsqu'il le juge utile à la bonne administration de cette Première Nation.

Le 18 mai 1953, il a été déclaré par l'entremise d'un décret que le conseil de la Nation crie Enoch (connue sous le nom de la bande Enoch) soit choisi par l'entremise d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les Indiens*. La Première Nation choisie depuis son chef et son conseil selon ce système électoral. Le nom de la Première Nation figure à l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

Une Première Nation tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander un changement à son système électoral et une conversion vers un système électoral communautaire. Pour ce faire, elle demande au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, afin de la soustraire de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Le 11 décembre 2018, le conseil de la Nation crie Enoch a soumis une résolution confirmant l'adoption d'une loi électorale communautaire par la Première Nation pour l'élection de son chef et de son conseil. Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires

and Northern Development to remove the name of the Enoch Cree Nation from Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order*.

### **Objectives**

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, revokes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Enoch Cree Nation. It is limited to and of interest only to the Enoch Cree Nation. The conversion to a local community election system will serve to build and strengthen the First Nation's governance autonomy and better address the needs of the community.

### **Description**

The departmental Conversion to Community Election System Policy sets out the steps and the conditions under which a First Nation holding elections under the *Indian Act* can adopt a community election system.

The termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to a First Nation is effected by means of an order of the Minister of Indian Affairs and Northern Development. The community's election rules and the desire to convert to using them must have received the support of the members of the community.

### **“One-for-One” Rule**

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

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this Order, as it does not result in any costs for small business.

### **Consultation**

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation)* was made at the request of the council of the Enoch Cree Nation. The Enoch Cree Nation Election Law underwent a community ratification process, wherein a majority of the votes cast by the First Nation's electors were in favour of the amendment being proposed to the *Indian Bands Council Elections Order* and were also in favour of future elections being conducted in accordance with that law.

indiennes et du Nord canadien le pouvoir de supprimer le nom de la Nation crie Enoch de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

### **Objectifs**

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch)*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, vise le retrait de la Nation crie Enoch de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. L'*Arrêté* est pris dans l'intérêt de la Nation crie Enoch et se limite à cet intérêt. La conversion vers un système électoral communautaire permettra de développer et de renforcer l'autonomie de gouvernance de la Première Nation et répondra plus adéquatement aux besoins de la communauté.

### **Description**

La Politique ministérielle sur la conversion à un système électoral communautaire établit les étapes et les conditions par lesquelles une Première Nation tenant ses élections selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens* puisse adopter un système électoral communautaire.

Le retrait d'une Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* se fait par arrêté pris par la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Les règles communautaires, tout comme la volonté de convertir à l'utilisation de ces règles, doivent avoir reçu l'appui des membres de la communauté.

### **Règle du « un pour un »**

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

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

### **Consultation**

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch)* a été pris à la demande du conseil de la Nation crie Enoch. La Loi électorale de la Nation crie Enoch a subi un processus de ratification communautaire au cours duquel une majorité des voix déposées par les électeurs de la Première Nation s'est avérée en faveur de la modification à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* et de la tenue des élections futures en vertu de cette loi.



## Rationale

Nine presentations on the Enoch Cree Nation Election Law took place between December 20, 2017, and September 4, 2018. The process to adopt the custom election law involved significant community consultations. On September 25, 2018, the Enoch Cree Nation held a ratification vote to determine whether its members were in favour of the First Nation being removed from the election provisions of the *Indian Act* and of adopting the Enoch Cree Nation Election Law. A total of 552 electors cast a ballot at these votes. The number of votes in favour exceeded the number of votes opposed by 158 (355 for, 197 against).

Given the specific request by resolution of the First Nation's council, the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good governance of the Enoch Cree Nation that its Chief and council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*. Consequently, the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation)* ensures that the elections of the Chief and council can be held under the Enoch Cree Nation Election Law.

There is no cost consequence associated with the termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Enoch Cree Nation. Henceforth, the Enoch Cree Nation will assume full responsibility for the conduct of its entire electoral process.

## Implementation, enforcement and service standards

Compliance with the community's election law, the conduct of elections and disputes arising from the elections are now the responsibility of the Enoch Cree Nation.

## Contact

Melanie Le Ber  
Policy Analyst  
Governance Operations Directorate  
Lands and Economic Development  
Crown-Indigenous Relations and  
Northern Affairs Canada  
Email: [melanie.leber@canada.ca](mailto:melanie.leber@canada.ca)

## Justification

Neuf exposés portant sur la Loi électorale de la Nation crie Enoch se sont tenus entre le 20 décembre 2017 et le 4 septembre 2018. Le processus vers l'adoption de la loi électorale coutumière a nécessité des consultations significatives auprès de la collectivité. Le 25 septembre 2018, la Nation crie Enoch a tenu un vote de ratification afin de déterminer si ses membres appuyaient son retrait de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* et l'adoption de la Loi électorale de la Nation crie Enoch. Au total, 552 électeurs ont déposé un bulletin lors des votes. Le nombre de votes en faveur a surpassé le nombre de votes en défaveur par 158 (355 pour, 197 contre).

Compte tenu de la demande spécifique du conseil de la Première Nation par voie d'une résolution, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge maintenant plus utile à la bonne administration de la Nation crie Enoch que l'élection du chef et du conseil se fasse selon les modalités de la *Loi sur les Indiens*. Par conséquent, l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch)* assure que les élections du chef et du conseil pourront se tenir en vertu de la Loi électorale de la Nation crie Enoch.

Il n'y a aucun coût associé au retrait de la Nation crie Enoch des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Dorénavant, la Nation crie Enoch assumera la pleine responsabilité de la conduite de l'ensemble de son processus électoral.

## Mise en œuvre, application et normes de service

La Nation crie Enoch sera dorénavant responsable de la conformité de ses élections, de même que des conflits en découlant, en vertu de sa loi électorale communautaire.

## Personne-ressource

Melanie Le Ber  
Analyste des politiques  
Direction des opérations de gouvernance  
Terres et développement économique  
Relations Couronne-Autochtones et  
Affaires du Nord Canada  
Courriel: [melanie.leber@canada.ca](mailto:melanie.leber@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-143 May 19, 2019

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2019-522 May 19, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsection 53(2) of the *Customs Tariff*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Repealing the United States Surtax Order (Steel and Aluminum)*.

### Order Repealing the United States Surtax Order (Steel and Aluminum)

## Repeal

**1** The *United States Surtax Order (Steel and Aluminum)*<sup>1</sup> is repealed.

## Coming into Force

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

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

On May 17, 2019, the United States (U.S.) and Canada announced an agreement to lift U.S. section 232 tariffs on Canadian steel and aluminum, as well as Canada's retaliatory countermeasures.

### Background

The *United States Surtax Order (Steel and Aluminum)* [the Surtax Order] came into force on July 1, 2018, in response to the U.S. having imposed tariffs on imports of certain steel and aluminum products from Canada under section 232 of the *Trade Expansion Act of 1962*. The Surtax Order established a surtax on imports of certain steel and aluminum products from the U.S. at the rates of 25% and 10% respectively.

Enregistrement  
DORS/2019-143 Le 19 mai 2019

TARIF DES DOUANES

C.P. 2019-522 Le 19 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 53(2) du *Tarif des douanes*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium)*, ci-après.

### Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium)

## Abrogation

**1** Le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium)*<sup>1</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

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

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

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

### Enjeux

Le 17 mai 2019, le Canada et les États-Unis ont annoncé une entente visant l'élimination des surtaxes des États-Unis en vertu de l'article 232 ainsi que des contre-mesures canadiennes.

### Contexte

Le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium)* [le Décret imposant une surtaxe] est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 en réponse à l'imposition, par les États-Unis, de droits de douane sur les importations de certains produits d'acier et d'aluminium en provenance du Canada en vertu de l'article 232 de la *Trade Expansion Act of 1962*. Ce décret a imposé une surtaxe sur les importations de produits de l'acier et de l'aluminium en

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/

**Objective**

- Repeal the surtaxes that were implemented by the Surtax Order.

**Description**

The *Order Repealing the United States Surtax Order (Steel and Aluminum)* [the Order] repeals the surtax of 25% on imports from the U.S. of steel products classified under 131 tariff items, and the surtax of 10% on imports from the U.S. of aluminum classified under 19 tariff items.

**Regulatory development***Consultation*

During public consultations on the scope of Canada's countermeasures, and since their application on July 1, 2018, the Government of Canada has publicly indicated that Canada's countermeasures would remain in place until the U.S. eliminates its tariffs on imports of certain steel and aluminum products from Canada. Additional consultations were therefore not required on this Order.

*Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As a result of this Order, benefits in the form of repealed surtaxes will be accessible to anyone seeking to import steel products classified under 131 tariff items and aluminum products classified under 19 tariff items from the U.S., including Indigenous peoples.

*Instrument choice*

The only viable mechanism to repeal the Surtax Order is an order made under the *Customs Tariff*.

**Regulatory analysis***Costs and benefits*

The Order is necessary to repeal the retaliatory surtaxes that Canada imposed on imports of certain steel and aluminum products from the U.S. This will restore surtax-free importations into Canada of U.S. steel and aluminum products. Based on 2017 import data, importations from the U.S. of these goods amounted to \$5.59 billion in steel and \$2.66 billion in aluminum.

provenance des États-Unis (aux taux de 25 % et de 10 %, respectivement).

**Objectif**

- Éliminer les surtaxes imposées par le Décret imposant une surtaxe.

**Description**

Le *Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium)* [le Décret] abroge la surtaxe de 25 % sur les importations de produits de l'acier en provenance des États-Unis, classés sous 131 numéros tarifaires, et la surtaxe de 10 % sur les importations d'aluminium en provenance des États-Unis, classés sous 19 numéros tarifaires.

**Élaboration de la réglementation***Consultation*

Lors des consultations publiques sur l'étendue des contre-mesures canadiennes et depuis leur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, le gouvernement du Canada a indiqué publiquement que les contre-mesures canadiennes demeureraient en place jusqu'à l'élimination des surtaxes sur les importations de certains produits d'acier et d'aluminium en provenance du Canada. Par conséquent, des consultations supplémentaires n'étaient pas nécessaires pour ce décret.

*Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Par ce décret, des bénéfices provenant de l'abrogation des surtaxes seront accessibles à toute personne souhaitant importer des produits de l'acier classés sous les 131 numéros tarifaires et des produits de l'aluminium classés sous les 19 numéros tarifaires provenant des États-Unis, y compris les Autochtones.

*Choix de l'instrument*

Le seul mécanisme viable pour abroger le Décret imposant une surtaxe est un décret pris en vertu du *Tarif des douanes*.

**Analyse de la réglementation***Coûts et avantages*

Le Décret est nécessaire pour abroger les surtaxes que le Canada a imposées sur certains produits de l'acier et de l'aluminium provenant des États-Unis. Cela restaurera des importations exemptes de surtaxes au Canada pour les produits de l'acier et de l'aluminium en provenance des États-Unis. Les importations de ces marchandises provenant des États-Unis représentaient 5,59 milliards de

### *Small business lens*

Small businesses will benefit from the restoration of surtax-free trade between Canada and the U.S. Additionally, the Order does not make changes to the process of importing goods, including the required customs forms; rather, it removes the surtax applicable on imports of certain steel and aluminum products from the U.S. Accordingly, there is no incremental change to the level of administrative burden or compliance costs currently imposed on business, including small businesses, as a result of implementing this Order.

### *“One-for-One” Rule*

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

### *Regulatory cooperation and alignment*

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

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

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

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

#### *Implementation*

The Canada Border Services Agency is responsible for administering *Customs Tariff* legislation and regulations, and will ensure that the surtaxes originally established by the Surtax Order, and repealed by this Order, are no longer applied.

dollars pour l’acier et 2,66 milliards de dollars pour l’aluminium selon les données d’importation de 2017.

### *Lentille des petites entreprises*

Les petites entreprises vont bénéficier du retour à des échanges sans surtaxes entre le Canada et les États-Unis. De plus, le Décret n’apporte pas de changement au processus d’importation de marchandises, notamment aux formulaires de douanes requis; il élimine plutôt les surtaxes en vigueur pour certains produits de l’acier et de l’aluminium provenant des États-Unis. Par conséquent, la mise en œuvre du présent décret n’entraîne pas de changement au niveau du fardeau administratif ou des coûts de conformité actuellement imposés aux entreprises, y compris les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce décret puisqu’il n’y a pas de changement dans les coûts administratifs pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Décret n’est pas lié à un plan de travail ni à un engagement en vertu d’un forum de coopération réglementaire.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure que le Décret n’aura pas une incidence positive ou négative sur l’environnement. Par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n’est pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun impact de l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été cerné pour le Décret.

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

#### *Mise en œuvre*

L’Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l’administration de la législation et des règlements du *Tarif des douanes*, et veillera à ce que les surtaxes établies initialement cessent d’être appliquées en vertu du Décret.

**Contact**

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

**Personne-ressource**

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

Registration  
SOR/2019-144 May 19, 2019

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2019-523 May 19, 2019

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

### Order Repealing the United States Surtax Order (Other Goods)

## Repeal

**1** The *United States Surtax Order (Other Goods)*<sup>1</sup> is repealed.

## Coming into Force

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

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

On May 17, 2019, the United States (U.S.) and Canada announced an agreement to lift U.S. section 232 tariffs on Canadian steel and aluminum, as well as Canada's retaliatory countermeasures.

### Background

The *United States Surtax Order (Other Goods)* [the Surtax Order] came into force on July 1, 2018, in response to the U.S. having imposed tariffs on imports of certain steel and aluminum products from Canada under section 232 of the *Trade Expansion Act of 1962*. The Surtax Order established a surtax on imports of certain other products beyond the steel and aluminum sector and imported from

Enregistrement  
DORS/2019-144 Le 19 mai 2019

TARIF DES DOUANES

C.P. 2019-523 Le 19 mai 2019

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

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

## Abrogation

**1** Le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)*<sup>1</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

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

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

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

### Enjeux

Le 17 mai 2019, le Canada et les États-Unis ont annoncé une entente visant l'élimination des surtaxes des États-Unis en vertu de l'article 232 ainsi que des contre-mesures canadiennes.

### Contexte

Le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* [le Décret imposant une surtaxe] est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 en réponse à l'imposition, par les États-Unis, de droits de douane sur les importations de certains produits d'acier et d'aluminium en provenance du Canada en vertu de l'article 232 de la *Trade Expansion Act of 1962*. Ce décret a imposé une surtaxe sur

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/

the U.S., mainly finished consumer goods such as whiskeys and playing cards, at a rate of 10%.

### **Objective**

- Repeal the surtax that was implemented by the Surtax Order.

### **Description**

The *Order Repealing the United States Surtax Order (Other Goods)* [the Order] repeals the surtax of 10% on imports from the U.S. of various other goods classified under 75 tariff items.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

During public consultations on the scope of Canada's countermeasures, and since their application on July 1, 2018, the Government of Canada has publicly indicated that Canada's countermeasures would remain in place until the U.S. eliminates its tariffs on imports of certain steel and aluminum products from Canada. Additional consultations were therefore not required on this Order.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As a result of this Order, benefits in the form of repealed surtaxes will be accessible to anyone seeking to import from the U.S. other products classified under 75 tariff items, including Indigenous peoples.

#### *Instrument choice*

The only viable mechanism to repeal the Surtax Order is an order made under the *Customs Tariff*.

### **Regulatory analysis**

#### *Costs and benefits*

The Order is necessary to repeal the retaliatory surtax that Canada imposed on imports of certain other goods, primarily finished consumer goods, from the U.S. This will restore surtax-free importations into Canada of certain U.S. products. Based on 2017 import data, importations from the U.S. of these goods amounted to \$7.65 billion.

les importations de certaines autres marchandises en provenance des États-Unis (au taux de 10 %).

### **Objectif**

- Éliminer la surtaxe imposée par le Décret imposant une surtaxe.

### **Description**

Le *Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* [le Décret] abroge la surtaxe de 10 % sur les importations de certaines autres marchandises en provenance des États-Unis, classées sous 75 numéros tarifaires.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Lors des consultations publiques sur l'étendue des contre-mesures canadiennes et depuis leur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, le gouvernement du Canada a indiqué publiquement que les contre-mesures canadiennes demeureraient en place jusqu'à l'élimination des surtaxes sur les importations de certains produits d'acier et d'aluminium en provenance du Canada. Par conséquent, des consultations supplémentaires n'étaient pas nécessaires pour ce décret.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Par ce décret, des bénéfices provenant de l'abrogation des surtaxes seront accessibles à toute personne souhaitant importer certaines autres marchandises provenant des États-Unis classées sous 75 numéros tarifaires, y compris les Autochtones.

#### *Choix de l'instrument*

Le seul mécanisme viable pour abroger le Décret imposant une surtaxe est un décret pris en vertu du *Tarif des douanes*.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Coûts et avantages*

Le Décret est nécessaire pour abroger la surtaxe que le Canada a imposée sur certaines autres marchandises, qui sont principalement des produits finis, provenant des États-Unis. Cela restaurera des importations exemptes de surtaxes au Canada pour certaines marchandises provenant des États-Unis. Les importations de ces marchandises en provenance des États-Unis représentaient 7,65 milliards de dollars selon les données d'importation de 2017.

### *Small business lens*

Small businesses will benefit from the restoration of surtax-free trade between Canada and the U.S. Additionally, the Order does not make changes to the process of importing goods, including the required customs forms; rather, it removes the surtax applicable on imports of certain other goods from the U.S. Accordingly, there is no incremental change to the level of administrative burden or compliance costs currently imposed on business, including small businesses, as a result of implementing this Order.

### *“One-for-One” Rule*

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

### *Regulatory cooperation and alignment*

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

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

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

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

#### *Implementation*

The Canada Border Services Agency is responsible for administering *Customs Tariff* legislation and regulations, and will ensure that the surtaxes originally established by the Surtax Order, and repealed by this Order, are no longer applied.

### *Lentille des petites entreprises*

Les petites entreprises vont bénéficier du retour à des échanges sans surtaxes entre le Canada et les États-Unis. De plus, le Décret n’apporte pas de changement à l’importation et à l’exportation de marchandises, notamment aux formulaires de douanes requis; il élimine plutôt les surtaxes en vigueur pour certaines autres marchandises provenant des États-Unis. Par conséquent, la mise en œuvre du présent décret n’entraîne pas de changement au niveau du fardeau administratif ou des coûts de conformité actuellement imposés aux entreprises, y compris les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce décret puisqu’il n’y a pas de changement dans les coûts administratifs pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Décret n’est pas lié à un plan de travail ni à un engagement en vertu d’un forum de coopération réglementaire.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets, de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure que le Décret n’aura pas une incidence positive ou négative sur l’environnement. Par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n’est pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun impact de l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été cerné pour le Décret.

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

#### *Mise en œuvre*

L’Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l’administration de la législation et des règlements du *Tarif des douanes*, et veillera à ce que la surtaxe initialement établie cesse d’être appliquée en vertu du Décret.



**Contact**

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

**Personne-ressource**

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

Registration  
SOR/2019-145 May 22, 2019

SPECIES AT RISK ACT

P.C. 2019-571 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 27(1) of the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act*.

### Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act

## Amendments

**1 Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>1</sup> is amended by striking out the following under the heading “Birds”:**

Crossbill *percna* subspecies, Red (*Loxia curvirostra percna*)  
*Bec-croisé des sapins de la sous-espèce percna*

**2 Part 2 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:**

Shearwater, Pink-footed (*Ardenna creatopus*)  
*Puffin à pieds roses*

Swift, Black (*Cypseloides niger*)  
*Martinet sombre*

**3 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Birds”:**

Shearwater, Pink-footed (*Puffinus creatopus*)  
*Puffin à pieds roses*

**4 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:**

Bunting, Lark (*Calamospiza melanocorys*)  
*Bruant noir et blanc*

Crossbill *percna* subspecies, Red (*Loxia curvirostra percna*)  
*Bec-croisé des sapins de la sous-espèce percna*

Longspur, McCown's (*Rhynchophanes mccownii*)  
*Plectrophane de McCown*

Enregistrement  
DORS/2019-145 Le 22 mai 2019

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

C.P. 2019-571 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril*, ci-après.

### Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril

## Modifications

**1 La partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>1</sup> est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* (*Loxia curvirostra percna*)  
*Crossbill percna subspecies, Red*

**2 La partie 2 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Martinet sombre (*Cypseloides niger*)  
*Swift, Black*

Puffin à pieds roses (*Ardenna creatopus*)  
*Shearwater, Pink-footed*

**3 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Puffin à pieds roses (*Puffinus creatopus*)  
*Shearwater, Pink-footed*

**4 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* (*Loxia curvirostra percna*)  
*Crossbill percna subspecies, Red*

Bruant noir et blanc (*Calamospiza melanocorys*)  
*Bunting, Lark*

Paruline hochequeue (*Parkesia motacilla*)  
*Waterthrush, Louisiana*

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

<sup>1</sup> S.C. 2002, c. 29

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

<sup>1</sup> L.C. 2002, ch. 29

Waterthrush, Louisiana (*Parkesia motacilla*)  
Paruline hochequeue

**5 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Birds”:**

Longspur, McCown’s (*Calcarius mccownii*)  
Bruant de McCown

Waterthrush, Louisiana (*Seiurus motacilla*)  
Paruline hochequeue

**6 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:**

Auklet, Cassin’s (*Ptychoramphus aleuticus*)  
Starique de Cassin

Grosbeak, Evening (*Coccothraustes vespertinus*)  
Gros-bec errant

Phalarope, Red-necked (*Phalaropus lobatus*)  
Phalarope à bec étroit

## Coming into Force

**7 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

Biodiversity is rapidly declining worldwide as species become extinct.<sup>1</sup> Today’s extinction rate is estimated to be between 1 000 and 10 000 times higher than the natural rate.<sup>2</sup> Biodiversity is positively related to ecosystem productivity, health and resiliency<sup>3</sup> (i.e. the ability of an ecosystem to respond to changes or disturbances). Given the interdependency of species, a loss of biodiversity can lead to decreases in ecosystem function and services (e.g. natural processes such as pest control, pollination, coastal wave attenuation, temperature regulation and carbon fixing). These services are important to the health of Canadians, and also have important ties to Canada’s economy. Small changes within an ecosystem resulting in the loss of individuals and species can therefore result in adverse, irreversible and broad-ranging effects.

<sup>1</sup> Butchart S. M. H. et al. 2010. Global biodiversity: indicators of recent declines. *Science*. 328: 1164–1168.

<sup>2</sup> Bamosky A. D. et al. 2011. Has the Earth’s sixth mass extinction already arrived? *Nature* 471: 51–57.

<sup>3</sup> Hooper D. U. et al. 2005. Effects of biodiversity on ecosystem functioning: a consensus of current knowledge. *Ecological monographs*. 75: 3–35.

Plectrophane de McCown (*Rhynchophanes mccownii*)  
Longspur, McCown’s

**5 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l’intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Bruant de McCown (*Calcarius mccownii*)  
Longspur, McCown’s

Paruline hochequeue (*Seiurus motacilla*)  
Waterthrush, Louisiana

**6 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :**

Gros-bec errant (*Coccothraustes vespertinus*)  
Grosbeak, Evening

Phalarope à bec étroit (*Phalaropus lobatus*)  
Phalarope, Red-necked

Starique de Cassin (*Ptychoramphus aleuticus*)  
Auklet, Cassin’s

## Entrée en vigueur

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

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

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

### Enjeux

La biodiversité diminue rapidement dans le monde entier, à mesure que certaines espèces disparaissent<sup>1</sup>. On estime que le taux d’extinction est maintenant de 1 000 à 10 000 fois supérieur au taux naturel<sup>2</sup>. Une corrélation positive a été établie entre la biodiversité et la productivité de l’écosystème, sa santé et sa résilience<sup>3</sup> (c’est-à-dire la capacité de l’écosystème à s’adapter aux changements ou à se défendre contre les perturbations). Compte tenu de l’interdépendance des espèces, une perte de biodiversité peut réduire les fonctions et les services écologiques (par exemple les processus naturels comme la défense contre les ravageurs, la pollinisation, la diminution des vagues sur la côte, la régulation de la température et la fixation du carbone). Ces services sont importants pour la santé des Canadiens et ont aussi des liens importants avec

<sup>1</sup> Butchart S. M. H. et al. 2010. *Global biodiversity: indicators of recent declines*. *Science*. 328:1164-1168.

<sup>2</sup> Bamosky A. D. et al. 2011. *Has the Earth’s sixth mass extinction already arrived?* *Nature*. 471:51-57.

<sup>3</sup> Hooper D. U. et al. 2005. *Effects of biodiversity on ecosystem functioning: a consensus of current knowledge*. *Ecological monographs*. 75:3-35.

The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC), a non-government, independent body of scientific experts, has assessed the following nine migratory bird species as being at risk in Canada:

1. Black Swift
2. Cassin's Auklet
3. Evening Grosbeak
4. Lark Bunting
5. Louisiana Waterthrush
6. McCown's Longspur
7. Pink-footed Shearwater
8. Red Crossbill *percna* subspecies
9. Red-necked Phalarope

Pursuant to section 27 of the *Species at Risk Act* ("SARA" or the "Act"), the Governor in Council<sup>4</sup> is making the *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* (the "Order") to add five species to, and reclassify four species in, Schedule 1 of the Act.

## Background

Canada's natural heritage is an integral part of its national identity and history. Wildlife is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, subsistence, medical, ecological and scientific reasons. Canadian wildlife species and ecosystems are also part of the world's heritage.<sup>5</sup> Part of the mandate of the Department of the Environment (the "Department") is to preserve and enhance the quality of the natural environment, including flora and fauna. Although the responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among governments, the Department plays a leadership role as federal regulator in order to prevent species from becoming extinct<sup>6</sup> or extirpated<sup>7</sup> from Canada. The Parks Canada Agency contributes to the protection and conservation of these species within its network of protected

l'économie du pays. De petits changements au sein d'un écosystème qui ont pour effet la perte d'individus et d'espèces peuvent avoir des conséquences néfastes, irréversibles et variées.

Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), un organisme non gouvernemental et indépendant composé d'experts scientifiques, a évalué les neuf espèces suivantes comme étant en péril au Canada :

1. Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna*
2. Bruant noir et blanc
3. Gros-bec errant
4. Martinet sombre
5. Paruline hochequeue
6. Phalarope à bec étroit
7. Plectrophane de McCown
8. Puffin à pieds roses
9. Starique de Cassin

Conformément à l'article 27 de la *Loi sur les espèces en péril* (la « LEP » ou la « Loi »), le gouverneur en conseil<sup>4</sup> prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* (le « Décret ») dans le but d'inscrire cinq espèces à l'annexe 1 de la Loi et d'en reclassifier quatre.

## Contexte

Le patrimoine naturel du Canada fait partie intégrante de l'identité et de l'histoire nationales. Les Canadiens tiennent aux espèces sauvages pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, alimentaires, médicales, écologiques et scientifiques. Les écosystèmes et les espèces sauvages du pays font également partie du patrimoine mondial<sup>5</sup>. Une composante du mandat du ministère de l'Environnement (le « Ministère ») consiste à préserver et à améliorer la qualité de l'environnement naturel, y compris la flore et la faune. Bien que la responsabilité de la conservation des espèces sauvages au Canada soit partagée entre les compétences, le Ministère joue un rôle de premier plan à titre d'organisme de réglementation afin d'éviter la disparition d'espèces de la planète<sup>6</sup> et du Canada<sup>7</sup>. L'Agence Parcs

<sup>4</sup> The Governor in Council is the Governor General of Canada acting by and with the advice of the Queen's Privy Council of Canada (Cabinet).

<sup>5</sup> Preamble to the *Species at Risk Act* (2003).

<sup>6</sup> In [COSEWIC definitions and abbreviations](#), an extinct species is defined as a wildlife species that no longer exists.

<sup>7</sup> Section 2 of the *Species at Risk Act* defines an extirpated species as a wildlife species that no longer exists in the wild in Canada, but exists elsewhere in the wild.

<sup>4</sup> Le gouverneur en conseil est le gouverneur général du Canada qui agit sur avis conforme du Conseil privé de la Reine pour le Canada (c'est-à-dire le Cabinet).

<sup>5</sup> Préambule de la *Loi sur les espèces en péril* (2003).

<sup>6</sup> Dans [Définitions et abréviations du COSEPAC](#), une espèce disparue est définie comme étant une espèce sauvage qui n'existe plus.

<sup>7</sup> L'article 2 de la LEP définit une espèce disparue du pays comme une espèce sauvage qu'on ne trouve plus à l'état sauvage au Canada, mais qu'on trouve ailleurs à l'état sauvage.

heritage places,<sup>8</sup> including national parks and national marine conservation areas.

The primary federal legislative mechanism for delivering on this responsibility is SARA. The purposes of SARA are to prevent wildlife species from becoming extirpated from Canada or extinct; to provide for recovery of wildlife species that are listed as extirpated, endangered or threatened; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened. At the time of the proclamation of SARA in 2003, the official list of wildlife species at risk (Schedule 1) included 233 species. Since then, on the recommendation of the Minister of the Environment, the Governor in Council has amended the list on a number of occasions to add, remove or reclassify species. As of March 2019, there are 599 species listed on Schedule 1 of SARA, which classifies those species as being extirpated, endangered, threatened, or of special concern.

With the proclamation of SARA in 2003, the Act established COSEWIC as the body responsible for providing the Minister of the Environment with assessments of the status of Canadian wildlife species that are potentially at risk of disappearing from Canada. The assessments are carried out in accordance with section 15 of SARA, which, among other provisions, requires COSEWIC to determine the status of species it considers and identify existing and potential threats. COSEWIC meets twice annually to review information collected on wildlife species and assigns each wildlife species to one of seven categories: extinct, extirpated, endangered, threatened, special concern, data deficient, or not at risk. Of note, COSEWIC must review the classification of each species at risk at least once every 10 years, or at any time if it has reason to believe that the status of the species has changed significantly.<sup>9</sup>

After COSEWIC provides its assessments of species at risk to the Minister of the Environment, the Minister has 90 days to post a response statement on the Species at Risk Public Registry (the “SAR Public Registry”) indicating how the Minister intends to respond to the assessment and related anticipated timelines. These statements outline the extent of consultations on proposed changes to Schedule 1 of SARA.

Subsequent to the consultations and analysis being carried out by Department officials, the Governor in Council formally acknowledges its receipt of the COSEWIC

Canada contribue à la protection et à la conservation de ces espèces dans son réseau de lieux patrimoniaux<sup>8</sup> protégés, y compris les parcs nationaux et les aires marines nationales de conservation.

Le principal moyen législatif fédéral pour réaliser cette responsabilité de conservation est la LEP. La LEP 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 qu’elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées. Au moment de la proclamation de la LEP en 2003, la liste officielle des espèces sauvages en péril (annexe 1) comportait 233 espèces. Depuis, le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre de l’Environnement, a modifié la liste à plusieurs reprises afin d’y ajouter des espèces, d’en retirer ou de les reclassifier. En date de mars 2019, l’annexe 1 répertorie 599 espèces comme étant disparues du pays, en voie de disparition, menacées ou préoccupantes.

À la suite de la proclamation de la LEP en 2003, la Loi a établi le COSEPAC comme organisme responsable de fournir au ministre de l’Environnement des évaluations de la situation des espèces sauvages qui risquent de disparaître du Canada. Les évaluations sont réalisées conformément à l’article 15 de la LEP qui exige, entre autres, que le COSEPAC détermine le statut des espèces étudiées et cerne les menaces existantes et potentielles. Les membres du COSEPAC se réunissent deux fois par année afin d’examiner les renseignements recueillis sur des espèces sauvages et répartissent les espèces en sept catégories : disparue, disparue du pays, en voie de disparition, menacée, préoccupante, données insuffisantes, ou non en péril. Il convient de noter que le COSEPAC doit examiner la désignation de chaque espèce en péril au moins une fois tous les 10 ans, ou à tout moment s’il a des raisons de croire que la situation de l’espèce a considérablement changé<sup>9</sup>.

Une fois que le COSEPAC a présenté son évaluation d’une espèce en péril au ministre de l’Environnement, le ministre dispose de 90 jours pour publier dans le Registre public des espèces en péril une déclaration afin d’indiquer comment il compte réagir à l’évaluation et selon quel échéancier. Cette déclaration communique l’étendue des consultations portant sur la modification proposée à l’annexe 1 de la LEP.

Après les consultations et l’analyse menées par les responsables du Ministère, le gouverneur en conseil confirme officiellement qu’il a reçu l’évaluation du COSEPAC, ce

<sup>8</sup> Protected heritage places under the Parks Canada Agency’s authority include places such as national parks, national historic sites, heritage canals, national marine conservation areas and the Rouge National Urban Park.

<sup>9</sup> More information can be found on [COSEWIC’s website](#).

<sup>8</sup> Les lieux patrimoniaux qui sont sous la responsabilité de l’Agence Parcs Canada comprennent des lieux comme les parcs nationaux, les lieux historiques nationaux, les canaux historiques, les zones marines nationales de conservation et le parc urbain national de la Rouge.

<sup>9</sup> De plus amples renseignements sont présentés sur le [site Web du COSEPAC](#).

assessments. The formal acknowledgement then triggers a regulatory process through a proposed order whereby the Governor in Council may, within nine months of receipt, on the recommendation of the Minister

- (1) add a wildlife species to Schedule 1 of SARA according to COSEWIC's status assessment;
- (2) not add the wildlife species to Schedule 1; or
- (3) refer the assessment back to COSEWIC for further information or consideration.<sup>10</sup>

If the Governor in Council does not make a decision within nine months of its formal receipt of the COSEWIC assessments, SARA states that the Minister shall amend Schedule 1 according to those assessments. This timeline does not apply to reclassifications or the removal of a listed species from Schedule 1 of the Act.

Reclassification allows Schedule 1 of SARA to be consistent with the assessments provided by COSEWIC, thus allowing for better decision-making regarding the species in terms of its conservation prioritization. Species can be proposed for up-listing when populations have declined since their last assessment. When species populations recover, they can be proposed for down-listing to ensure that the species are protected according to the purposes of SARA, while minimizing impacts on stakeholders and resources.

Upon listing, wildlife species benefit from various levels of protection, which vary depending on their status. All species in this Order are migratory birds protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA). The MBCA and its regulations protect migratory birds, their nests and their eggs against possessing, buying, selling, exchanging, giving or making them the subject of a commercial transaction, wherever they are found in Canada, regardless of land ownership, and including surrounding ocean waters. The MBCA and its regulations also prohibit depositing substances harmful to birds in waters or areas frequented by them. Additionally, the *Migratory Birds Regulations* (MBR) prohibit hunting migratory birds<sup>11</sup> as well as disturbing, destroying or taking a nest, egg, nest shelter, eider duck shelter or duck box of a migratory bird. The protections under the MBCA remain in effect when a migratory bird is listed in Schedule 1 of SARA. The

qui déclenche un processus réglementaire par lequel, sur recommandation du ministre, le gouverneur en conseil peut, par décret, dans un délai de neuf mois suivant la réception de l'évaluation :

- (1) ajouter une espèce sauvage à l'annexe 1 de la LEP, conformément à l'évaluation de sa situation par le COSEPAC;
- (2) ne pas inscrire l'espèce à l'annexe 1;
- (3) renvoyer l'évaluation au COSEPAC pour plus de renseignements ou pour un examen plus approfondi<sup>10</sup>.

Si le gouverneur en conseil ne prend pas de décision dans un délai de neuf mois après avoir reçu officiellement l'évaluation du COSEPAC, la LEP stipule que le ministre doit modifier l'annexe 1 en conformité avec cette évaluation. Ce délai ne s'applique pas aux reclassifications ou à la radiation d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP.

La reclassification permet d'assurer que l'annexe 1 de la LEP est conforme aux évaluations fournies par le COSEPAC, permettant ainsi une meilleure prise de décision quant à l'établissement des priorités en matière de conservation des espèces. On peut proposer qu'une espèce passe à une catégorie de risque plus élevé lorsque sa situation s'est détériorée depuis sa dernière évaluation. Lorsque la situation d'une espèce s'améliore, on peut proposer de la faire passer à une catégorie moins élevée ou elle peut être retirée de la liste des espèces en péril, de sorte que les espèces soient protégées selon l'esprit de la LEP tout en minimisant les répercussions sur les intervenants et les ressources.

Dès leur inscription, les espèces sauvages bénéficient de différents niveaux de protection, qui varient selon leur désignation. Toutes les espèces touchées par le Décret sont des oiseaux migrateurs protégés en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM). La LCOM et ses règlements protègent les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs en interdisant la possession, l'achat, la vente, l'échange, le don ou le commerce, partout où on les retrouve au Canada, peu importe à qui appartiennent les terres, y compris les eaux des océans avoisinants. La LCOM et ses règlements interdisent aussi le rejet de substances nocives pour les oiseaux dans les eaux ou les régions que fréquentent les oiseaux. De plus, le *Règlement sur les oiseaux migrateurs* (ROM) interdit de chasser des oiseaux migrateurs<sup>11</sup> ainsi que de déranger, de détruire ou de prendre un nid, un abri à nid, un abri à eider, une cabane à canard ou un œuf d'un oiseau

<sup>10</sup> If the decision is made not to add the wildlife species to Schedule 1 or to refer the assessment back to COSEWIC, the Minister shall include a statement in the SAR Public Registry setting out the reasons for that decision.

<sup>11</sup> The Regulations define "hunting" as chasing, pursuing, worrying, following after or on the trail of, lying in wait for, or attempting in any manner to capture, kill, injure or harass a migratory bird, whether or not the migratory bird is captured, killed or injured.

<sup>10</sup> Si la décision est prise de ne pas inscrire une espèce sur la liste ou de renvoyer la question au COSEPAC, le ministre est tenu de mettre dans le registre une déclaration énonçant les motifs de la prise des mesures.

<sup>11</sup> La chasse est définie dans le Règlement comme pourchasser, poursuivre, harceler, traquer, suivre un oiseau migrateur ou être à son affût, ou tenter de capturer, d'abattre, de blesser ou de harceler un oiseau migrateur, que l'oiseau soit ou non capturé, abattu ou blessé.

protections under SARA for individuals and residences are similar, albeit slightly broader, to existing protections for birds, nests and nest shelters under the MBR and the MBCA. Table 1 below summarizes the various protections afforded following listing to Schedule 1 of SARA.

**Table 1: Summary of protections offered to migratory birds protected by the MBCA and their residences immediately upon their addition to Schedule 1 of SARA<sup>12</sup>**

Status	General Prohibitions	
	Protection of Individuals	Residence Protection
<b>Special concern</b>	General prohibitions under section 32 of SARA do not apply. However, individuals and their eggs receive protection everywhere in Canada under the MBCA.	Residence protection under section 33 of SARA does not apply. However, nests are protected everywhere in Canada under the MBCA.
<b>Threatened, endangered and extirpated</b>	Section 32 of SARA provides protection for individuals of the species everywhere they are found in Canada against being killed, harmed, harassed, captured or taken.  Section 32 of SARA also prohibits the possession, collection, buying, selling or trading of an individual of the species or any part or derivative of this individual.  Under the MBCA, individuals and their eggs receive protection everywhere they are found in Canada.	Section 33 of SARA prohibits the damage or destruction of the residence of one or more individuals of a threatened or endangered species everywhere they are found in Canada.  The residence of extirpated species is only protected if a recovery strategy recommends reintroduction into the wild.  Under the MBCA, nests and nest shelters are protected everywhere they are found in Canada.

migrateur. La protection en vertu de la LCOM demeure en application lorsqu'un oiseau migrateur est ajouté à l'annexe 1 de la LEP. Les protections offertes en vertu de la LEP pour les individus et les résidences sont similaires, quoique légèrement plus larges, comparativement aux protections existantes pour les oiseaux, les nids et les abris de nidification en vertu du ROM et de la LCOM. Le tableau 1 ci-dessous présente les différentes protections offertes immédiatement après l'ajout d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP.

**Tableau 1 : Résumé de la protection offerte aux oiseaux migrateurs protégés en vertu de la LCOM et à leurs résidences immédiatement après leur ajout à l'annexe 1 de la LEP<sup>12</sup>**

Désignation	Interdictions générales	
	Protection des individus	Protection de la résidence
<b>Préoccupante</b>	Les interdictions générales sous l'article 32 de la LEP ne s'appliquent pas. Cependant, les individus et leurs œufs sont protégés partout au Canada en vertu de la LCOM.	La protection de la résidence en vertu de l'article 33 de la LEP ne s'applique pas. Cependant, les nids sont protégés partout au Canada en vertu de la LCOM.
<b>Menacée, en voie de disparition et disparue du pays</b>	En vertu de l'article 32 de la LEP, les individus de l'espèce sont protégés partout où on les retrouve au Canada contre la mort, les blessures, le harcèlement, la capture ou la prise.  L'article 32 de la LEP interdit aussi de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu d'une espèce ou toute partie ou produit qui en provient.  En vertu de la LCOM, les individus et leurs œufs sont protégés partout où on les retrouve au Canada.	En vertu de l'article 33 de la LEP, la destruction ou le fait de causer des dommages à la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une espèce menacée ou en voie de disparition partout où on les retrouve au Canada constitue une infraction.  Pour les espèces disparues du pays, la protection de la résidence ne s'applique que si un programme de rétablissement recommande la réinsertion à l'état sauvage au Canada.  En vertu de la LCOM, les nids et les abris de nidification sont protégés partout où on les retrouve au Canada.

<sup>12</sup> As indicated below, the protections afforded to threatened and endangered species differ in one area, which is the timeline for posting recovery strategies on the SAR Public Registry: two years for threatened species, and one year for endangered species.

<sup>12</sup> Tel qu'il est indiqué plus bas, le niveau de protection offert pour les espèces menacées et en voie de disparition ne diffère que sur le plan des délais pour la publication des plans de rétablissement sur le Registre public des espèces en péril : deux ans pour les espèces menacées et un an pour les espèces en voie de disparition.

On non-federal lands, listed species that are not an aquatic species or a migratory bird protected by the MBCA can only be protected under the general prohibitions of SARA by an order made by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment.<sup>13</sup> The Minister of the Environment must recommend that such an order be made if the Minister is of the opinion that the laws of the province or territory do not effectively protect the species or the residences of its individuals.

### ***I – Recovery planning***

Listing a species as endangered, threatened or extirpated triggers mandatory recovery planning, by the competent minister,<sup>14</sup> in order to address threats to the survival or recovery of the listed species.

SARA states that a proposed recovery strategy must be posted on the SAR Public Registry in accordance with the following timelines:

- endangered species: within one year of listing;
- threatened species: within two years of listing; and
- extirpated species: within two years of listing.

In preparing the recovery strategy, the competent minister must determine whether the recovery of the listed wildlife species is technically and biologically feasible. If it is not feasible, the recovery strategy must include a description of the species' needs and, to the extent possible, an identification of its critical habitat, and the reasons why its recovery is not feasible.

For wildlife species for which there has been a determination that recovery is feasible, recovery strategies include

- a description of the species and its needs;
- an identification of the threats to the survival of the species and threats to its habitat, and a description of the broad strategy to be taken to address those threats;

À l'extérieur du territoire domanial, les espèces inscrites qui ne sont pas des espèces aquatiques ou des oiseaux migrateurs protégés par la LCOM peuvent seulement être protégées par les interdictions générales de la LEP par un décret pris par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre de l'Environnement<sup>13</sup>. Le ministre de l'Environnement doit recommander la prise d'un tel décret si le ministre estime que le droit de la province ou du territoire ne protège pas efficacement l'espèce ou la résidence de ses individus.

### ***I – Planification du rétablissement***

L'inscription d'une espèce sous une désignation d'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays entraîne, pour le ministre compétent<sup>14</sup>, l'obligation d'établir un programme de rétablissement visant à prendre des mesures quant aux menaces à la survie ou au rétablissement de l'espèce.

La LEP stipule qu'un projet de programme de rétablissement est publié dans le Registre public des espèces en péril en fonction des échéanciers suivants :

- espèce en voie de disparition : dans un délai d'un an après l'inscription;
- espèce menacée : dans un délai de deux ans après l'inscription;
- espèce disparue du pays : dans un délai de deux ans après l'inscription.

Lors de la préparation d'un programme de rétablissement, le ministre compétent doit déterminer si le rétablissement de l'espèce sauvage inscrite est techniquement et biologiquement possible. S'il n'est pas possible, le programme de rétablissement doit comprendre une description des besoins de l'espèce et, dans la mesure du possible, la désignation de son habitat essentiel, ainsi qu'une explication afin de comprendre pourquoi le rétablissement n'est pas possible.

Lorsqu'il a été déterminé que le rétablissement d'une espèce sauvage est possible, les programmes de rétablissement comprennent ce qui suit :

- une description de l'espèce et de ses besoins;
- une désignation des menaces à la survie de l'espèce et des menaces à son habitat et des grandes lignes du plan à suivre pour y faire face;

<sup>13</sup> Subsection 34(2) of SARA for provinces and subsection 35(2) for territories.

<sup>14</sup> As per the definition in SARA, "competent minister" means (a) the Minister responsible for the Parks Canada Agency with respect to individuals of the wildlife species in or on federal lands administered by that Agency; (b) the Minister of Fisheries and Oceans with respect to aquatic species, other than species mentioned in (a); and (c) the Minister of the Environment with respect to all other individuals of the wildlife species.

<sup>13</sup> Le paragraphe 34(2) de la LEP pour les provinces et le paragraphe 35(2) de la LEP pour les territoires.

<sup>14</sup> Selon la définition de la LEP, le ministre compétent signifie a) pour les individus présents dans les parties du territoire domanial dont la gestion relève de l'Agence Parcs Canada, le ministre responsable de celle-ci; b) pour les espèces aquatiques dont les individus ne sont pas visés par le point a), le ministre des Pêches et des Océans; c) pour tout autre individu, le ministre de l'Environnement.



- an identification of critical habitat (i.e. the habitat necessary for a listed wildlife species' recovery or survival);
- examples of activities that are likely to result in the destruction of critical habitat;
- a schedule of studies to identify critical habitat where available information is inadequate;
- a statement of the population and distribution objectives for the species (i.e. the number of individuals, populations and/or geographic distribution of the species required to successfully recover the species);
- a general description of the research and management activities needed to meet those objectives; and
- a statement of the time frame for the development of one or more action plans.

Recovery strategies must be prepared in cooperation with

- appropriate provincial or territorial governments;
- other federal ministers with authority over federal lands where the species is found;
- relevant wildlife management boards authorized by a land claim agreement;
- directly affected Aboriginal organizations; and
- any other person or organization that the competent minister considers appropriate.

Recovery strategies must also be prepared in consultation with landowners (including provinces and territories) or other persons that the competent minister considers to be directly affected by the strategy.

The competent minister must prepare one or more action plans based on the recovery strategy. Action plans are also prepared in cooperation and consultation with the above-mentioned individuals or organizations. SARA does not mandate timelines for their preparation or implementation; rather, these are set out in the recovery strategy. Action plans must include

- an identification of critical habitat, to the extent possible, if it is not already identified, that is consistent with the recovery strategy;
- examples of activities likely to destroy critical habitat;
- a statement of the measures that are proposed to protect the species' critical habitat, including entering into conservation agreements under section 11 of SARA;
- an identification of any portions of critical habitat that have not been protected;

- la désignation de l'habitat essentiel (c'est-à-dire l'habitat nécessaire au rétablissement ou à la survie de l'espèce sauvage inscrite);
- des exemples d'activités susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat essentiel;
- un calendrier des études visant à désigner l'habitat essentiel lorsque l'information accessible est insuffisante;
- un énoncé des objectifs en matière de population et de dissémination de l'espèce (c'est-à-dire le nombre d'individus, les populations et/ou la répartition géographique de l'espèce nécessaires à son rétablissement);
- une description générale des activités de recherche et de gestion nécessaires à l'atteinte de ces objectifs;
- un énoncé de l'échéancier pour l'élaboration d'un ou de plusieurs plans d'action.

Les programmes de rétablissement sont élaborés par le ministre compétent en collaboration avec les intervenants suivants :

- tout gouvernement provincial ou territorial compétent;
- tout ministre fédéral dont relève le territoire domaniale où se trouve l'espèce;
- le conseil de gestion des ressources fauniques pertinent habilité par un accord sur des revendications territoriales;
- toute organisation autochtone directement touchée;
- toute autre personne ou organisation qu'il estime compétente.

Les programmes de rétablissement sont également élaborés en consultation avec les propriétaires fonciers (y compris les provinces et les territoires) et d'autres personnes que le ministre compétent croit directement touchés par les programmes.

Le ministre compétent est tenu d'élaborer un ou plusieurs plans d'action fondés sur le programme de rétablissement. Les plans sont établis en collaboration et en consultation avec les personnes et organisations précitées. Les échéanciers d'établissement ou de mise en œuvre ne sont pas prévus dans la LEP, mais plutôt établis dans le programme de rétablissement. Les plans d'action comprennent :

- la désignation de l'habitat essentiel, dans la mesure du possible, qui est conforme au programme de rétablissement, si elle n'est pas déjà faite;
- des exemples d'activités susceptibles de détruire l'habitat essentiel;
- un énoncé des mesures envisagées pour protéger l'habitat essentiel de l'espèce, y compris l'établissement d'accords de conservation en application de l'article 11 de la LEP;

- methods to be used to monitor the recovery of the species and its long-term viability;
- an evaluation of the socio-economic costs of the action plan and the benefits from its implementation; and
- any other matters that are prescribed by the regulations in accordance with subsection 49(2) of the Act.

## **II – Protection of critical habitat**

Requirements under SARA for the protection of critical habitat depend on whether the species are aquatic, migratory birds protected under the MBCA, or other species, as well as whether these species are found on federal lands, in the exclusive economic zone, on the continental shelf of Canada or elsewhere in Canada. For migratory birds that are protected under the MBCA, their nests and nest shelters are protected against destruction throughout Canada.

When critical habitat or portions of critical habitat have been identified on federal lands, in the exclusive economic zone of Canada or on the continental shelf of Canada, SARA requires that the critical habitat be legally protected within 180 days of its identification in the recovery strategy or action plan. Protection can be achieved through provisions in or measures under SARA or any other Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of the Act.

If critical habitat is located in a migratory bird sanctuary under the MBCA, in a national park included in Schedule 1 of the *Canada National Parks Act*, in the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, in a marine protected area under the *Oceans Act*, or in a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*, the competent minister must publish a description of that critical habitat in the *Canada Gazette* within 90 days of the date that the critical habitat was identified in a final recovery strategy or action plan. Subsection 58(1) of SARA, which prohibits the destruction of critical habitat, applies to the critical habitat described in the *Canada Gazette* 90 days after its publication.

In the case of critical habitat identified on federal land but not found in the protected areas listed above, the competent minister must, within 180 days following the identification of this habitat in a final posted recovery strategy or action plan, either make a ministerial order under subsection 58(5) of SARA to apply subsection 58(1) of SARA, prohibiting the destruction of this critical habitat, or publish

- la désignation de toute partie de l'habitat essentiel qui n'a pas été protégée;
- les méthodes à utiliser pour surveiller le rétablissement de l'espèce et sa viabilité à long terme;
- l'évaluation des coûts socioéconomiques du plan d'action et des avantages de sa mise en œuvre;
- tout autre élément prévu par règlement, conformément au paragraphe 49(2) de la Loi.

## **II – Protection de l'habitat essentiel**

Les exigences de la LEP pour protéger l'habitat essentiel diffèrent selon qu'il s'agisse d'espèces aquatiques, d'espèces d'oiseaux migrateurs protégés par la LCOM ou d'autres espèces, et selon que ces espèces soient présentes sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive, sur le plateau continental du Canada ou ailleurs au Canada. Pour ce qui est des oiseaux migrateurs protégés sous la LCOM, il est interdit de détruire leurs nids et leurs abris à nids partout au Canada.

Lorsque l'habitat essentiel d'une espèce ou une partie de celui-ci se trouve sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive du Canada ou sur le plateau continental du Canada, la LEP exige que celui-ci fasse l'objet de mesures de protection légales dans un délai de 180 jours suivant son identification dans un programme de rétablissement ou un plan d'action. La protection peut être assurée par des dispositions de la présente loi ou de toute autre loi fédérale, ou une mesure prise sous leur régime, y compris les accords de conservation aux termes de l'article 11 de la LEP.

Si l'habitat essentiel se trouve dans un refuge d'oiseaux migrateurs en vertu de la LCOM, dans un parc national compris à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, dans le parc urbain national de la Rouge établi en vertu de la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, dans une zone marine protégée désignée sous la *Loi sur les océans*, ou dans une réserve nationale de faune en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*, le ministre compétent est tenu de publier une description de cet habitat essentiel dans la *Gazette du Canada* dans les 90 jours qui suivent la publication de la version définitive du programme de rétablissement ou du plan d'action désignant l'habitat essentiel. Après les 90 jours suivant la publication de la description de l'habitat essentiel dans la *Gazette du Canada*, les interdictions relatives à l'habitat essentiel décrites au paragraphe 58(1) de la LEP entrent en vigueur.

Dans les cas où l'habitat essentiel se trouve sur le territoire domanial, mais pas dans les zones de protection telles qu'elles sont décrites ci-dessus, dans les 180 jours suivant la mise dans le Registre de la version définitive du programme de rétablissement ou du plan d'action désignant l'habitat essentiel, le ministre compétent est tenu, en vertu du paragraphe 58(5) de la LEP, de prendre un arrêté pour

on the SAR Public Registry a statement explaining how the critical habitat (or portions of it) is protected under another Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of the Act.

If the critical habitat of a migratory bird species protected by the MBCA is located outside federal lands, the exclusive economic zone, the continental shelf of Canada or a migratory bird sanctuary under the MBCA, the critical habitat will be protected only once the Governor in Council has made an order to that effect, following recommendation from the competent minister.

For portions of critical habitat on non-federal lands, SARA contemplates the protection of the critical habitat by other governments (e.g. provinces and territories). In the event that critical habitat is not protected in these areas, the Governor in Council may, by order, apply the SARA prohibition against destruction of that critical habitat. In cases where the Minister of the Environment is of the opinion that critical habitat on non-federal lands is not effectively protected by the laws of a province or territory, by another measure under SARA (including agreements under section 11) or through any other federal legislation, the Minister must recommend an order to the Governor in Council. Before making the recommendation, the Minister must consult with the appropriate provincial or territorial minister. In all cases, the Governor in Council makes the final decision whether to proceed with the order to protect the critical habitat in question.<sup>15</sup>

Where the critical habitat of a migratory bird protected by the MBCA is identified in a recovery document and an order or statement explaining how the critical habitat is protected is published, the SARA prohibition against the destruction of critical habitat is broader than the protections offered under the MBCA to individuals, their eggs, nests and nest shelters.

### **III – SARA permits**

A person intending to engage in an activity that is prohibited under SARA and that affects a listed species, any part of its critical habitat or the residences of its individuals may apply to the competent minister for a permit under section 73 of the Act. A permit may be issued if the Minister is of the opinion that

- (a) the activity is scientific research relating to the conservation of the species and conducted by qualified persons;

<sup>15</sup> As per section 61 of SARA.

mettre en application le paragraphe 58(1) de la LEP interdisant la destruction de l'habitat essentiel, ou de publier un énoncé expliquant la manière dont l'habitat essentiel (ou une partie de celui-ci) est protégé sous une autre loi fédérale, y compris sous les accords de conservation aux termes de l'article 11 de la LEP.

Lorsqu'il s'agit de l'habitat essentiel d'une espèce d'oiseaux migrateurs protégée par la LCOM, situé ailleurs que sur le territoire domanial, de la zone économique exclusive ou du plateau continental du Canada ou d'un refuge d'oiseaux migrateurs en vertu de la LCOM, l'habitat essentiel n'est protégé que si le gouverneur en conseil prend un décret à cet effet, à la suite de la recommandation du ministre compétent.

La LEP prend en considération la protection des parties de l'habitat essentiel situées ailleurs que sur le territoire domanial par les autres ordres de gouvernement (provinces ou territoires). Si l'habitat essentiel n'est pas protégé dans ces endroits, le gouverneur en conseil peut prendre un décret qui interdit la destruction de cette partie de l'habitat essentiel. Dans les cas où le ministre de l'Environnement estime que l'habitat essentiel ailleurs que sur le territoire domanial n'est pas protégé efficacement par les lois provinciales ou territoriales, une autre mesure prise en vertu de la LEP (telle que les accords prévus à l'article 11) ou par l'entremise d'une autre loi fédérale, le ministre est tenu de recommander au gouverneur en conseil l'abrogation d'un décret. Avant de faire sa recommandation, le ministre doit consulter les ministres provinciaux ou territoriaux appropriés. Dans tous les cas, le gouverneur en conseil prend la décision définitive pour déterminer s'il faut aller de l'avant avec le décret pour la protection de l'habitat essentiel en question<sup>15</sup>.

Lorsque l'habitat essentiel d'un oiseau migrateur protégé en vertu de la LEP est défini dans un programme de rétablissement et un décret ou une déclaration énonçant comment l'habitat essentiel est protégé est publié, les protections de la LEP interdisant la destruction de l'habitat essentiel sont plus larges que les protections existantes pour les oiseaux, les nids, et abris de nidification en vertu du ROM et de la LCOM

### **III – Permis en vertu de la LEP**

Une personne qui prévoit exercer une activité qui est interdite par la LEP, touchant une espèce sauvage inscrite, toute partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, peut présenter une demande de permis au ministre compétent, conformément à l'article 73 de la Loi. Un permis peut être délivré si le ministre est d'avis qu'il s'agit d'une des activités suivantes :

- a) l'activité est reliée à des recherches scientifiques sur la conservation des espèces menées par des personnes compétentes;

<sup>15</sup> Conformément à l'article 61 de la LEP.

(b) the activity benefits the species or is required to enhance its chance of survival in the wild; or

(c) affecting the species is incidental to the carrying out of the activity.<sup>16</sup>

In addition, the permit may only be issued if the competent minister is of the opinion that the following preconditions under subsection 73(3) of SARA are met:

(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 or its critical habitat or the residences of its individuals; and

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

Section 74 of SARA allows for a competent minister to issue permits under another Act of Parliament (e.g. the *Canada National Parks Act* or the *MBCA*) to engage in an activity that affects a listed wildlife species, any part of its critical habitat or the residences of its individuals, and have the same effect as those issued under subsection 73(1) of SARA, if the conditions set out in subsections 73(2) to 73(6.1) are met. This is meant to reduce the need for multiple authorizations.

For migratory birds protected by the *MBCA* and SARA, a SARA-compliant *MBCA* permit may be issued to authorize an activity affecting a listed migratory bird, instead of two separate permits being issued. In order for a single permit to be issued, all conditions set out in paragraphs 73(2) to 73(6.1) of SARA must be met. The permitting option for the particular activity must also be available under the *MBCA*.

Permits under SARA can be issued when an activity affects the residence of a migratory bird if that residence is not a nest or a nest shelter protected under the *MBCA*. Permits can also be issued under SARA for activities affecting the protected critical habitat of a listed migratory bird, because critical habitat is not protected under the *MBCA*.

#### **IV – Management of species of special concern**

The addition of a species of special concern to Schedule 1 of SARA serves as an early indication that the species

b) l'activité profite à l'espèce ou est nécessaire à l'augmentation de ses chances de survie à l'état sauvage;

c) l'activité ne touche l'espèce que de façon incidente<sup>16</sup>.

De plus, le permis ne peut être délivré que si le ministre compétent estime que les conditions préalables suivantes en vertu du paragraphe 73(3) de la LEP sont respectées :

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

b) toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité sur 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.

En vertu de l'article 74 de la LEP, un ministre compétent peut délivrer un permis conformément à une autre loi fédérale (par exemple la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* ou la *LCOM*) pour exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, toute partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, qui aura le même effet que ceux délivrés en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, si les conditions énoncées dans les paragraphes 73(2) à 73(6.1) de la LEP sont respectées, et ce, afin de réduire la nécessité d'obtenir de multiples autorisations.

Pour les espèces d'oiseaux migrateurs protégés en vertu de la *LCOM* et de la LEP, un permis délivré sous le régime de la *LCOM* conforme à la LEP pourrait être délivré pour permettre une activité qui a des effets sur un oiseau migrateur, plutôt que soient délivrés deux permis distincts. Afin qu'un seul permis soit délivré, les conditions en vertu des paragraphes 73(2) à 73(6.1) de la LEP doivent toutes être remplies. L'option de délivrer un permis pour l'activité doit également être disponible sous la *LCOM*.

Un permis en vertu de la LEP peut être délivré lorsqu'une activité compromet la résidence d'un oiseau migrateur si cette résidence n'est pas un nid ou un abri à nid protégé sous la *LCOM*. Il peut aussi être délivré pour des activités qui ont une incidence sur l'habitat essentiel protégé d'un oiseau migrateur inscrit à l'annexe 1 de la LEP, puisque l'habitat essentiel n'est pas protégé en vertu de la *LCOM*.

#### **IV – Gestion des espèces préoccupantes**

L'ajout d'une espèce préoccupante à l'annexe 1 de la LEP fournit une indication que l'espèce nécessite une attention

<sup>16</sup> *Species at Risk Act Permitting Policy [Proposed]*

<sup>16</sup> *Politique de délivrance de permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril [proposée]*

requires attention. Triggering the development of a management plan at this stage supports the proactive management of the species, maximizes the probability of success, and could help avoid higher-cost measures in the future. SARA does not require that critical habitat be identified for species of special concern.

The management plan includes conservation measures deemed appropriate to manage the wildlife species and avoid a decline of its populations. It is developed in cooperation with the appropriate provincial and territorial ministers, other federal government ministers, wildlife management boards, and Aboriginal organizations, and in consultation with any other affected or interested stakeholders. The management plan for a species must be posted within three years of the species being listed.

#### **V – New designatable units**

Through the definition of wildlife species as a “species, subspecies, variety or geographically or genetically distinct population of animal, plant or other organism,” SARA recognizes that conservation of biological diversity requires protection for taxonomic entities below the species level (i.e. designatable units), and gives COSEWIC a mandate to assess those entities when warranted. These designatable units and their proposed classification (e.g. endangered, threatened, species of special concern) are presented in COSEWIC assessments in the same way as with other wildlife species. In some cases, based on scientific evidence, wildlife species that were previously assessed may be reassessed and recognized to include fewer, additional or different designatable units. COSEWIC will publish assessments and classifications for any designatable units that may or may not correspond to the previously recognized wildlife species.

Should COSEWIC assess a newly defined designatable unit at the same classification level as the originally listed wildlife species, Schedule 1 may be amended to reflect this more current designatable unit, consistent with the best available scientific information. When classifications are at a different classification level than the originally listed wildlife species, Schedule 1 may also be amended to reflect this more current designatable unit and classification level.

#### **Objectives**

The objectives of the *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* are to help maintain Canada’s biodiversity and the health of Canadian ecosystems by

particulière. Suivant l’inscription, la préparation d’un plan de gestion pourrait permettre la gestion proactive de l’espèce, maximisant ainsi la probabilité de succès du rétablissement et permettant peut-être d’éviter des mesures futures plus coûteuses. Il n’est pas nécessaire, conformément à la LEP, de désigner l’habitat essentiel d’une espèce préoccupante.

Le plan comprend les mesures de conservation jugées appropriées pour gérer l’espèce et éviter le déclin de sa population. Il est élaboré en collaboration avec les ministres provinciaux ou territoriaux compétents, d’autres ministres fédéraux, des conseils de gestion des ressources fauniques, des partenaires et organisations autochtones et en consultation avec les parties prenantes touchées ou intéressées. Le plan de gestion doit être publié dans un délai de trois ans après l’inscription de l’espèce.

#### **V – Nouvelles unités désignables**

En vertu de la LEP, « espèce sauvage » se définit comme étant une « espèce, sous-espèce, variété ou population géographiquement ou génétiquement distincte d’animaux, de végétaux ou d’autres organismes d’origine sauvage ». Cette définition reconnaît que la conservation de la diversité biologique passe par la protection des entités taxonomiques d’un rang inférieur de l’espèce (c’est-à-dire les unités désignables), et donne au COSEPAC le mandat de les évaluer lorsqu’il est justifié de le faire. Dans les évaluations du COSEPAC, ces unités désignables et leur classification proposée (par exemple espèce en voie de disparition, espèce menacée, espèce préoccupante) sont présentées de la même façon que pour les autres espèces sauvages. Dans certains cas, selon les données scientifiques, les espèces sauvages ayant déjà été évaluées pourraient être évaluées à nouveau et le COSEPAC pourrait déterminer que ces espèces sauvages contiennent moins d’unités désignables, plus d’unités désignables ou des unités désignables différentes. Le COSEPAC publiera les évaluations et les classifications pour toutes les unités désignables qui pourraient correspondre ou non à celles de l’espèce sauvage définie auparavant.

Si après avoir évalué une nouvelle unité désignable, le COSEPAC lui attribue le même statut que l’espèce sauvage définie au départ, l’annexe 1 pourrait être modifiée pour tenir compte de la liste des unités désignables la plus récente, conformément aux meilleures données scientifiques disponibles. Si l’unité désignable se voit attribuer un statut différent que l’espèce sauvage définie au départ, l’annexe 1 pourrait être modifiée pour tenir compte de la liste des unités désignables la plus récente et leur nouveau statut.

#### **Objectifs**

Les objectifs du *Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* sont d’aider à maintenir la biodiversité du Canada et la santé de ses écosystèmes en évitant la

preventing wildlife species from becoming extirpated, endangered or threatened in Canada and contribute to their recovery or their management, as well as to respond to COSEWIC recommendations.

### Description

The Order pertains to nine wildlife species. Five species are additions to Schedule 1 of SARA and four species are being reclassified within Schedule 1 of SARA. A description of each species, its range and threats is found in Annex 1. Additional information on these species can be found in the COSEWIC status reports.<sup>17</sup>

disparition d'espèces sauvages du pays ou qu'elles deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées et en contribuant à leur rétablissement ou à leur gestion, et de répondre aux recommandations du COSEPAC.

### Description

Le Décret porte sur neuf espèces sauvages. Cinq espèces sont de nouveaux ajouts à l'annexe 1 de la LEP alors que les quatre autres sont des reclassifications à l'intérieur de la LEP. Une description de chaque espèce, de son aire de répartition et des menaces qui pèsent sur elle est présentée à l'annexe 1. D'autres renseignements sur ces espèces se trouvent dans les rapports de situation du COSEPAC<sup>17</sup>.

**Table 2 : Modifications to Schedule 1 of SARA**

Legal Population Name	Scientific Name	Previous Status	New Status	Range
<b>Species being added to Schedule 1 of SARA</b>				
Black Swift	<i>Cypseloides niger</i>	None	Endangered	British Columbia, Alberta
Cassin's Auklet	<i>Ptychoramphus aleuticus</i>	None	Special concern	British Columbia, Pacific Ocean
Evening Grosbeak	<i>Coccothraustes vespertinus</i>	None	Special concern	Everywhere in Canada except Nunavut
Lark Bunting	<i>Calamospiza melanocorys</i>	None	Threatened	Alberta, Saskatchewan, Manitoba
Red-necked Phalarope	<i>Phalaropus lobatus</i>	None	Special concern	Everywhere in Canada
<b>Species being reclassified within Schedule 1 of SARA</b>				
Louisiana Waterthrush	<i>Parkesia motacilla</i>	Special concern	Threatened	Ontario, Quebec
McCown's Longspur	<i>Rhynchophanes mccownii</i>	Special concern	Threatened	Alberta, Saskatchewan
Pink-footed Shearwater	<i>Ardenna creatopus</i>	Threatened	Endangered	British Columbia, Pacific Ocean
Red Crossbill <i>percna</i> subspecies	<i>Loxia curvirostra percna</i>	Endangered	Threatened	Quebec, Newfoundland and Labrador

**Tableau 2 : Modifications à l'annexe 1 de la LEP**

Nom officiel de la population	Nom scientifique	Ancienne désignation	Nouvelle désignation	Aire de répartition
<b>Espèces ajoutées à l'annexe 1 de la LEP</b>				
Martinet sombre	<i>Cypseloides niger</i>	Aucune	Espèce en voie de disparition	Colombie-Britannique, Alberta
Starique de Cassin	<i>Ptychoramphus aleuticus</i>	Aucune	Espèce préoccupante	Colombie-Britannique, océan Pacifique
Gros-bec errant	<i>Coccothraustes vespertinus</i>	Aucune	Espèce préoccupante	Partout au Canada sauf au Nunavut
Bruant noir et blanc	<i>Calamospiza melanocorys</i>	Aucune	Espèce menacée	Alberta, Saskatchewan, Manitoba
Phalarope à bec étroit	<i>Phalaropus lobatus</i>	Aucune	Espèce préoccupante	Partout au Canada

<sup>17</sup> COSEWIC status reports

<sup>17</sup> Rapports de situation du COSEPAC

Nom officiel de la population	Nom scientifique	Ancienne désignation	Nouvelle désignation	Aire de répartition
<b>Espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP qui sont reclassifiées</b>				
Paruline hochequeue	<i>Parkesia motacilla</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	Ontario, Québec
Plectrophane de McCown	<i>Rhynchophanes mccownii</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	Alberta, Saskatchewan
Puffin à pieds roses	<i>Ardenna creatopus</i>	Espèce menacée	Espèce en voie de disparition	Colombie-Britannique, océan Pacifique
Bec-croisé des sapins de la sous-espèce <i>percna</i>	<i>Loxia curvirostra percna</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce menacée	Québec, Terre-Neuve-et-Labrador

### Benefits and costs

The quantitative and qualitative incremental impacts (benefits and costs) of the Order were analyzed. Incremental impacts are defined as the differences between the baseline situation and the situation in which the Order is implemented over the same period. The baseline situation includes activities ongoing on federal lands where a species is found, and incorporates any projected changes over the next 10 years (2019–2028) that would occur without the Order in place.

An analytical period of 10 years was selected since the status of the species must be reassessed by COSEWIC at least every 10 years. Costs provided in present value terms are discounted at 3% over the period of 2019–2028. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2018 constant dollars.

Any decision about whether to take action to prevent a species from becoming extirpated involves three issues that do not usually occur simultaneously in most cost-benefit analyses:

- (1) There is uncertainty about whether the effort to prevent extirpation would be successful;
- (2) The benefits of protecting the species are known with less certainty than the costs, making a calculation of probable net benefits difficult due to limited information;
- (3) A decision to protect could be reversed in the future, if need be. However, a decision against protection that results in the loss of the species cannot be reversed.

To reflect these challenges, this cost-benefit analysis presents the best available information and economic analysis possible. Preventing the extirpation of these species would likely result from a combination of the Order and additional protection measures undertaken by various levels of governments, Indigenous peoples and stakeholders. Therefore, the benefits presented cannot be attributed to the Order alone. They are provided here for context.

### Avantages et coûts

Les effets différentiels quantitatifs et qualitatifs (avantages et coûts) du Décret ont été analysés. Les effets différentiels sont définis comme la différence entre le scénario de base et le scénario où le Décret serait mis en œuvre. La situation de base comprend les activités en cours sur le territoire domaniale où une espèce se trouve, ainsi que tous les changements qui se produiraient au cours des 10 prochaines années (de 2019 à 2028) si le Décret n'était pas pris.

Une période de 10 ans a été choisie pour l'analyse puisque la situation d'une espèce en péril doit être réévaluée au moins tous les 10 ans par le COSEPAC. Les coûts exprimés en valeur actuelle sont actualisés à un taux de 3 % pour la période de 2019 à 2028. À moins d'indication contraire, les valeurs monétaires présentées dans l'analyse sont exprimées en dollars constants de 2018.

Toute décision visant à déterminer s'il convient de prendre des mesures pour éviter qu'une espèce disparaisse du pays soulève trois difficultés, qui ne sont habituellement pas étudiées simultanément dans les analyses coûts-avantages :

- (1) Il existe une incertitude quant à savoir si les mesures visant à prévenir la disparition du pays atteindront leur objectif;
- (2) Les avantages de protéger l'espèce sont connus avec moins de certitude que les coûts, et ce manque d'information rend plus difficile le calcul des avantages nets probables;
- (3) La décision de protéger l'espèce pourrait ultérieurement être annulée, au besoin. Par contre, une décision de ne pas protéger l'espèce qui entraînerait la perte de cette espèce serait irréversible.

Pour tenir compte de ces défis, la présente analyse coûts-avantages s'appuie sur les meilleurs renseignements disponibles et sur la meilleure analyse économique possible. Une combinaison du Décret et d'autres mesures de protection prises par divers ordres de gouvernement, communautés autochtones et d'autres intervenants permettront d'empêcher les espèces visées de disparaître du pays. Par conséquent, les avantages de leur survie présentés ici

Overall, the analysis did not reveal any major incremental impacts on Indigenous peoples and stakeholders.

### **Benefits**

Overall, the Order is expected to have both social and environmental benefits for Canadians.

Endangered, threatened and extirpated species will benefit from the development of recovery strategies and action plans that identify the main threats to their survival, as well as identify, when possible, the habitat that is necessary for their survival and recovery in Canada. Species of special concern will benefit from the development of a management plan, which includes measures for the conservation of the species. These documents will enable coordinated action by responsible land management authorities wherever the species are found in Canada. Improved coordination among authorities increases the likelihood of species survival. This process will also provide an opportunity to consider the impact of measures to recover the species and to consult with Indigenous peoples and stakeholders. These activities may be augmented by actions from local governments, stakeholders and/or Indigenous peoples to protect species and habitats. These may include projects funded through the Habitat Stewardship Program<sup>18</sup> and the Nature Legacy for Canada as announced in Budget 2018, which require support and matching funds from other sources. These projects enhance the ability to understand and respond effectively to the conservation needs of these species and their habitats.

The “special concern” designation will also serve as an early indication that a species requires attention due to a combination of biological characteristics and identified threats. This helps to manage the species proactively, maximizing the probability of success and potentially preventing higher-cost measures in the future.

A benefit of reclassifying species from threatened to endangered, or vice versa, will be that the designation will be consistent with the best available scientific information, as provided by COSEWIC, therefore allowing for better decision-making regarding the species in terms of conservation prioritization. For the species being recommended for up-listing from threatened to endangered, this will also provide national recognition that these species are facing higher risks of extirpation or extinction.

<sup>18</sup> For more information, visit the [Habitat Stewardship Program for species at risk web page](#).

ne peuvent être attribués qu’au Décret. Ces avantages sont donc présentés en guise de contexte.

L’analyse n’a révélé aucun impact différentiel majeur sur les peuples autochtones et les intervenants.

### **Avantages**

Globalement, le Décret devrait avoir des avantages sociaux et environnementaux pour la population canadienne.

Les espèces en voie de disparition, les espèces menacées et les espèces disparues du pays pourront bénéficier de l’élaboration de programmes de rétablissement et de plans d’action qui déterminent les principales menaces à leur survie, ainsi que, le cas échéant, l’habitat nécessaire pour leur survie et leur rétablissement au Canada. Les espèces préoccupantes bénéficieront de l’élaboration d’un plan de gestion, qui comprend des mesures pour la conservation de l’espèce. Ces documents permettront une action coordonnée des autorités responsables de la gestion des terres où les espèces se trouvent au Canada. Une meilleure coordination entre les autorités améliore les probabilités de survie des espèces. Ce processus permettra également l’examen des répercussions des mesures visant à rétablir les espèces et la consultation des peuples autochtones et des intervenants. Ces activités peuvent être amplifiées par des mesures prises par les administrations municipales, les peuples autochtones et/ou les intervenants pour protéger les espèces et leur habitat. Ces activités peuvent inclure des projets financés par le Programme d’intendance de l’habitat<sup>18</sup> et le fonds de la nature du Canada annoncé dans le budget de 2018, qui nécessitent du soutien et des fonds de contrepartie d’autres sources. Ces projets permettent de renforcer la capacité de comprendre et de combler efficacement les besoins en matière de conservation de ces espèces et de leur habitat.

La désignation « espèce préoccupante » est un premier signe qu’une attention particulière doit être accordée aux espèces en raison d’une combinaison de caractéristiques biologiques et de menaces déterminées, ce qui pourrait permettre de gérer d’une façon proactive les espèces et d’assurer une probabilité plus élevée de succès, et peut-être même de prévenir des mesures coûteuses à l’avenir.

Un avantage de passer du statut d’espèce menacée à celui d’espèce en voie de disparition, ou vice versa, est que la désignation sera compatible avec les meilleures données disponibles, fournies par le COSEPAC, permettant ainsi une meilleure prise de décision concernant les priorités de conservation des espèces. Pour les espèces pour lesquelles on recommande une reclassification à la hausse, soit d’espèce menacée à espèce en voie de disparition, cela apporte également une reconnaissance nationale que ces espèces font face à des risques plus élevés d’extinction.

<sup>18</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter la [page Web du Programme d’intendance de l’habitat pour les espèces en péril](#).



It is also important to note that preventing the extinction or extirpation of a given species (via a diversity of actions, including those taken under SARA, such as this Order) is an integral part of maintaining biodiversity in Canada and conserving Canada's natural heritage. More diverse ecosystems are generally more stable, and thus the benefits (i.e. goods and services) they provide are also more stable over time.

#### Total economic value

Using the total economic value framework, the analysis found that the birds in the Order provide many direct and indirect benefits to Canadians, for example:

1. **Nutrient cycling and seed dispersal:** Many bird species, including the migratory birds listed in this Order, distribute nutrients derived from the consumption of insects, fruit, seeds and fish<sup>19</sup> and disperse seeds within ecosystems;
2. **Birding and ecotourism:** According to the 2012 Canadian Nature Survey,<sup>20</sup> 4.7 million Canadians engage in birding activities yearly (18% of 2012 Canadian population.<sup>21</sup> On average, birding participants spent 133 days and \$201 (Can\$ 2012) per participant engaging in this activity;
3. **Pest and weed control:** Many bird species, such as the ones listed in this Order, are also beneficial to plants and crops by controlling pests on agricultural land since a large percentage of their summer diet is composed of crop-damaging insects (i.e. caterpillars, grasshoppers, ants, wasps, flies, beetles, mayflies):<sup>22</sup>
  - (a) For example, the McCown's Longspur feeds its young almost exclusively with grasshoppers (90% of their diet). The Lark Bunting also relies heavily on grasshoppers for its diet. These species could act as a pest control. In the past, there have been programs with the federal government,<sup>23</sup> in collaboration with academia and private industry, with extensive budgets for projects to encourage non-pesticide alternatives for grasshopper control

<sup>19</sup> One study estimated that birds supply between 12.4% and 52.9% of the total phosphorus (a scarce nutrient), as well as 5.2% to 27% of the total nitrogen for terrestrial ecosystems [Fujita, M. & Koike, F. (2007). Birds transport nutrients to fragmented forests in an urban landscape. *Ecological Applications*, 17(3), 648-654. doi:10.1890/06-0118].

<sup>20</sup> 2012 Canadian Nature Survey

<sup>21</sup> 2011 Canadian population (18+) estimate used in the study: 26.5 million

<sup>22</sup> Birds help plants: a meta-analysis of top-down trophic cascades caused by avian predators, Mantyla, E., Klemola, T. & Laaksonen, T. (2011).

<sup>23</sup> Reduced-Risk Strategy for Grasshopper Management

De manière générale, éviter qu'une espèce donnée ne disparaisse du pays (par diverses mesures, y compris celles prises au titre de la LEP, comme le Décret) est partie intégrante du maintien de la biodiversité au Canada et de la conservation de l'héritage naturel du Canada. Les écosystèmes les plus diversifiés sont généralement plus stables et, par conséquent, les avantages qu'ils fournissent aux humains (c'est-à-dire les biens et les services) sont également plus stables à long terme.

#### Valeur économique totale

S'appuyant sur le cadre de la valeur économique totale, l'analyse a permis de révéler que les oiseaux visés par le Décret offrent divers avantages directs et indirects aux Canadiens, notamment :

1. **Cycle des nutriments et dispersion des graines :** De nombreuses espèces d'oiseaux, y compris les oiseaux migrateurs inclus dans ce décret, distribuent des nutriments issus de la consommation d'insectes, de fruits, de graines et de poissons<sup>19</sup> et dispersent les graines dans les écosystèmes;
2. **Observation des oiseaux et écotourisme :** Selon l'Enquête canadienne sur la nature de 2012<sup>20</sup>, 4,7 millions de Canadiens participent chaque année à des activités d'observation des oiseaux (18 % de la population canadienne en 2012<sup>21</sup>. En moyenne, les participants ont consacré 133 jours et 201 \$ (\$ CA 2012) par participant à cette activité.
3. **Lutte contre les parasites et les mauvaises herbes :** De nombreuses espèces d'oiseaux, telles que celles incluses dans le Décret, sont bénéfiques pour les plantes et les cultures puisqu'elles contrôlent les ravageurs sur les terres agricoles, car une grande partie de leur alimentation estivale se compose d'insectes nuisibles (c'est-à-dire chenilles, sauterelles, fourmis, guêpes, mouches, coléoptères, éphémères)<sup>22</sup>:
  - a) Par exemple, le Plectrophane de McCown nourrit presque exclusivement ses jeunes de sauterelles (90 % de leur régime alimentaire). Le bruant noir et blanc compte également beaucoup sur les sauterelles pour son régime alimentaire. Ces espèces pourraient servir de moyen de lutte contre les ravageurs. Par le passé, des programmes du gouvernement

<sup>19</sup> Une étude a estimé que les oiseaux fournissent entre 12,4 % et 52,9 % du phosphore total (un nutriment rare), ainsi que 5,2 % à 27 % de l'azote total pour les écosystèmes terrestres [Fujita, M. et Koike, F. (2007). Les oiseaux transportent des nutriments dans des forêts fragmentées dans un paysage urbain. *Ecological Applications*, 17(3), 648-654. doi:10.1890/06-0118].

<sup>20</sup> Enquête canadienne sur la nature (2012)

<sup>21</sup> Estimation de la population canadienne (18+) de 2011 : 26,5 millions

<sup>22</sup> Birds help plants: a meta-analysis of top-down trophic cascades caused by avian predators, Mantyla, E., Klemola, T. et Laaksonen, T. (2011).

in Alberta. This indicates there is a value to the agricultural industry of controlling the grasshopper population.

4. **Existence value:** Several studies estimate willingness to pay values for the preservation of iconic or charismatic species, concluding that rare species generally attract higher values than non-rare ones, and thus provide larger social benefits. A key meta-analysis<sup>24</sup> on threatened and endangered species has found that U.S. households are willing to pay, on average, between \$25 and \$134 per household per year to avoid the loss of one iconic bird species. These studies may be indicative of the value that Canadian individuals or households place on the species in this Order.

- (a) One study<sup>25</sup> estimated that an average household in the Netherlands is willing to pay the equivalent of \$25 annually for the protection of endangered migratory birds.

5. **Co-benefits:** Protection of one species can also provide additional protection of another species or valuable ecosystem. For example, the Louisiana Waterthrush requires an area-specific habitat that is especially pristine, with high fish abundance and high ecological status for anglers. Lark Bunting and McCown's Longspurs share native grassland habitat with multiple other wildlife species. The protection measures put in place to protect these two birds will benefit other species who share the same habitat.

Finally, there is also an option value associated with these species, i.e. Canadian residents and firms may hold a value associated with the preservation of Canadian genetic information that may be used in the future for biological, medicinal, genetic engineering and other applications. Economic theory also suggests there is a benefit to erring on the side of avoiding an irreversible outcome (i.e. extinction).<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Loomis, J. B., and White, D. S. (1996). Economic benefits of rare and endangered species: Summary and meta-analysis. *Ecological Economics*, 18(3), 197–206. doi:10.1016/0921-8009(96)00029-8

<sup>25</sup> Brouwer, R., van Beukering, P., and Sultanian, E. (2008). The impact of the bird flu on public willingness to pay for the protection of migratory birds. *Ecological Economics*, 64(3), 575–585. doi:10.1016/j.ecolecon.2007.04.001

<sup>26</sup> Arrow, K. J. and Fisher, A. C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312–319.

fédéral<sup>23</sup> ont été mis en place en collaboration avec les universités et l'industrie privée, avec des budgets importants pour des projets visant à encourager des solutions de remplacement aux pesticides pour lutter contre les sauterelles en Alberta. Cela indique que l'industrie agricole a intérêt à contrôler la population de sauterelles.

4. **Valeur d'existence :** Plusieurs études évaluent la volonté de payer pour la préservation d'espèces emblématiques ou charismatiques, concluant que les espèces rares attirent généralement des valeurs plus élevées que les espèces non rares et procurent ainsi des avantages sociaux plus importants. Une méta-analyse clé<sup>24</sup> sur les espèces menacées et en voie de disparition a révélé que les ménages aux États-Unis étaient disposés à payer en moyenne entre 25 \$ et 134 \$ par ménage et par année pour éviter de perdre une espèce d'oiseau emblématique. Ces études présentent un aperçu de la valeur que les individus ou les ménages canadiens pourraient accorder aux espèces visées par le Décret.

- a) Une étude<sup>25</sup> a estimé qu'un ménage moyen aux Pays-Bas est prêt à payer l'équivalent de 25 \$ par année pour la protection des oiseaux migrateurs menacés.

5. **Co-bénéfices :** La protection d'une espèce peut également fournir une protection supplémentaire à une autre espèce ou à un écosystème précieux. Par exemple, la Paruline hochequeue a besoin d'un habitat spécifique, particulièrement vierge, avec une haute abondance de poissons et un statut écologique élevé pour les pêcheurs. Le Bruant noir et blanc et le Plectrophane de McCown partagent l'habitat des prairies indigènes avec de nombreuses autres espèces fauniques. Les mesures de protection mises en place pour protéger ces deux oiseaux bénéficieront à d'autres espèces partageant le même habitat.

Une valeur d'option est également associée à ces espèces, c'est-à-dire que la population et les entreprises canadiennes peuvent leur attribuer une valeur liée à la préservation de l'information génétique qui pourrait être utilisée éventuellement pour des applications dans le domaine de la biologie, de la médecine, du génie génétique et autres. De plus, la théorie économique suggère qu'il est avantageux de privilégier l'évitement d'un effet irréversible, comme la disparition<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> [Stratégie à risque réduit pour la lutte contre les sauterelles](#)

<sup>24</sup> Loomis, J. B., et White, D. S. (1996). Economic benefits of rare and endangered species: Summary and meta-analysis. *Ecological Economics*, 18(3), 197–206. doi:10.1016/0921-8009(96)00029-8

<sup>25</sup> Brouwer, R., van Beukering, P., et Sultanian, E. (2008). The impact of the bird flu on public willingness to pay for the protection of migratory birds. *Ecological Economics*, 64(3), 575–585. doi:10.1016/j.ecolecon.2007.04.001

<sup>26</sup> Arrow, K. J. et Fisher, A. C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312–319.

**Costs**

In terms of incremental costs associated with implementing the Order relative to baseline conditions, the following matters were considered:

- Costs to Indigenous peoples and stakeholders of complying with general prohibitions;
- Potential implications of a critical habitat protection order on federal lands, if one is required in the future;<sup>27</sup>
- The analysis of potential changes to critical habitat protections on federal land resulting from the Order is illustrative, based upon best available information and reasonable assumptions at this stage;
- Government costs of recovery strategy, action plan or management plan development, permit applications and issuance, compliance promotion and enforcement; and
- Implications for environmental assessments.

As indicated above, if critical habitat is identified on federal land, it must be protected. This protection can be afforded by existing federal laws or by provisions under SARA, including conservation agreements, publication of the description of critical habitat where it is found in a protected area, or the issuing of a ministerial order to prohibit the destruction of critical habitat on federal lands.

It is important to note a distinction regarding critical habitat on non-federal lands. If any future critical habitat identified on non-federal lands and that is not covered under the MBCA is determined by the competent minister to be insufficiently protected, a decision to issue an order to protect that critical habitat could be made by the Governor in Council. Any such future decision is not considered as an incremental impact of this Order, but is an important potential downstream implication that is acknowledged.

**Costs associated with general prohibitions**

As mentioned, the nine bird species included in the Order are migratory birds that are protected by the MBCA everywhere they are found in Canada.

Upon listing of a migratory bird species as threatened or endangered under SARA, currently active and future permits will need to also meet the requirements of

<sup>27</sup> Since critical habitat is only identified in a recovery strategy or action plan following listing, the extent of future critical habitat identification is unknown.

**Coûts**

En ce qui concerne les coûts différentiels associés au scénario où le Décret serait mis en œuvre comparativement au scénario de base, les aspects suivants ont été pris en compte :

- les coûts imposés aux peuples autochtones et aux intervenants pour respecter les interdictions générales;
- les conséquences d'un éventuel arrêté de protection de l'habitat essentiel sur le territoire domanial, s'il est requis à l'avenir<sup>27</sup>;
- l'analyse des modifications que le Décret apporterait aux protections de l'habitat essentiel n'est présentée qu'à titre indicatif et s'appuie sur les meilleurs renseignements disponibles au moment de faire l'analyse;
- les coûts pour le gouvernement fédéral par rapport à l'élaboration des programmes de rétablissement, des plans d'action ou des plans de gestion, au traitement des demandes de permis et à leur délivrance, à la promotion de la conformité et à l'application de la loi;
- les implications pour les évaluations environnementales.

Comme on le mentionne ci-dessus, si l'habitat essentiel désigné se trouve sur le territoire domanial, celui-ci doit être protégé. Cette protection peut être accordée aux termes des lois fédérales existantes ou de dispositions prises aux termes de la LEP, par exemple les accords de conservation, la publication de la désignation de l'habitat essentiel se trouvant dans une aire protégée ou la prise d'un arrêté ministériel interdisant la destruction de l'habitat essentiel sur le territoire domanial.

Il est important de noter une distinction concernant l'habitat essentiel sur les terres non fédérales. Si le ministre compétent juge que tout habitat essentiel non visé par la LCOM désigné sur des terres non fédérales est insuffisamment protégé, le gouverneur en conseil pourrait prendre une décision visant à protéger cet habitat essentiel. Une telle décision future n'est pas considérée comme un impact supplémentaire du Décret, mais constitue un impact important en aval qui est reconnu.

**Coûts associés aux interdictions générales**

Tel qu'il est mentionné précédemment, les neuf espèces d'oiseaux incluses dans le Décret sont des oiseaux migrateurs protégés par la LCOM partout où ils se trouvent au Canada.

À la suite de l'inscription d'une espèce d'oiseau migrateur qui est menacée ou en voie de disparition en vertu de la LEP, les permis de la LCOM actuellement en vigueur et

<sup>27</sup> Puisque l'habitat essentiel d'une espèce en péril n'est désigné dans un programme de rétablissement ou un plan d'action qu'après l'inscription de l'espèce, son étendue reste à préciser.

subsections 73(2) to 73(6.1) and 73(7) of SARA. In most cases, the incremental effort to do so will essentially be limited to the applicant providing the necessary data to demonstrate that the three pre-conditions stated in subsection 73(3) of SARA have been met, and to some additional review by officials. There will be no change to permit applications on Parks Canada lands.

Therefore, minimal incremental costs associated with complying with the general prohibitions under SARA can be expected for Indigenous peoples or stakeholders because minimal additional compliance activities will result from adding the species to Schedule 1 of SARA where similar prohibitions are already in place under the MBCA.

### Potential critical habitat protections

Critical habitat is defined as the habitat that is necessary for the survival or recovery of a listed wildlife species. Not all of a species' current habitat would necessarily be deemed critical habitat. The identification of critical habitat is a science-based process that uses the best available information and is guided by a framework<sup>28</sup> designed to be flexible enough to adapt to the various situations encountered by recovery practitioners, but structured enough to provide consistency in how critical habitat is identified and presented. The identification of critical habitat in federal recovery documents is reviewed by affected Indigenous organizations, wildlife management boards, partners, stakeholders and jurisdictions and is also open to a public consultation process.

If critical habitat<sup>29</sup> for a listed species is identified during the creation of a recovery strategy or an action plan, and federal legislation does not already protect the habitat, the competent minister is obligated under subsection 58(4) of SARA to make a critical habitat protection order to put protections for that habitat in place. In the event that such an order is made, it would be considered an incremental impact of the decision to list a species. The analysis does not consider potential orders outside federal lands, i.e. orders made under subsections other than 58(5.1) of SARA, as these would require a separate Governor in Council (GIC) decision, and the incremental impacts of such an order would be examined at that time.

futurs devront également satisfaire aux exigences des paragraphes 73(2) à 73(6.1) et 73(7) de la LEP. Dans la plupart des cas, les coûts supplémentaires se limiteront essentiellement à ce que le demandeur fournisse des données nécessaires pour démontrer que les trois conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP ont été respectées, et à l'analyse de ces renseignements supplémentaires par des fonctionnaires. Il n'y aura aucun changement aux demandes d'autorisations sur les terres de Parcs Canada.

Par conséquent, on peut s'attendre à des coûts marginaux minimes associés au respect des interdictions générales en vertu de la LEP pour les peuples autochtones ou les intervenants, car l'ajout des espèces à l'annexe 1 de la LEP entraînera des activités de conformité supplémentaires minimes, où des protections semblables sont déjà en place en vertu de la LCOM.

### Protections possibles de l'habitat essentiel

L'habitat essentiel est défini comme étant l'habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d'une espèce sauvage inscrite. Tous les habitats occupés actuellement par une espèce ne seraient pas nécessairement considérés comme des habitats essentiels. La désignation de l'habitat essentiel est un processus scientifique<sup>28</sup> qui utilise la meilleure information disponible et qui est guidé par un cadre conçu pour être suffisamment souple pour s'adapter aux diverses situations rencontrées par les praticiens du rétablissement, mais suffisamment structuré pour assurer la cohérence de l'habitat essentiel désigné et présenté. La désignation de l'habitat essentiel dans les documents de rétablissement fédéraux est examinée par les organisations autochtones, les conseils de gestion de la faune, les partenaires, les intervenants et les administrations concernés et est également ouverte à un processus de consultation publique.

Si l'habitat essentiel<sup>29</sup> d'une espèce inscrite est désigné lors de l'élaboration d'un programme de rétablissement ou d'un plan d'action et que la loi fédérale ne protège pas déjà l'habitat, le ministre compétent est tenu de protéger l'habitat essentiel en vertu du paragraphe 58(4) de la LEP en prenant un arrêté de protection de l'habitat essentiel. Dans le cas où un tel arrêté serait pris, il serait considéré comme un impact supplémentaire de la décision d'inscrire une espèce. L'analyse ne tient pas compte des arrêtés possibles à l'extérieur des terres fédérales, c'est-à-dire les arrêtés pris en vertu de paragraphes autres que le paragraphe 58(5.1) de la LEP, car ils nécessiteraient une décision distincte du gouverneur en conseil et les répercussions supplémentaires seraient alors examinées.

<sup>28</sup> [Critical Habitat Identification Toolbox](#)

<sup>29</sup> Critical habitat is defined as the habitat that is necessary for the survival or recovery of a listed wildlife species. Not all of a species' current habitat would necessarily be deemed critical habitat.

<sup>28</sup> [Boîte à outils pour la désignation de l'habitat essentiel](#)

<sup>29</sup> L'habitat essentiel est l'habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d'une espèce inscrite. Tous les habitats actuels d'une espèce ne seraient pas nécessairement considérés comme un habitat essentiel.

However, there is a great deal of uncertainty at the time of listing over whether any such order would ever occur and where it would apply, because critical habitat is only identified during the development of a recovery strategy (which establishes the population and distribution objectives for the species) or subsequently in an action plan. At the time of listing, the population and distribution objectives are unknown; therefore, the amount and location of critical habitat needed to meet those objectives is also unknown, as is whether critical habitat will be identified on federal lands. Nevertheless, for the reasons outlined below, the likely incremental cost impacts of potential future critical habitat protection orders on federal land for the species in this Order would be low. In the event such an order was made, further analysis would be presented in a Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) accompanying the order.

#### *Species-specific analysis*

Cassin's Auklet, Evening Grosbeak and Red-necked Phalarope:

The listing of these species as special concern will not trigger critical habitat identification.

Pink-footed Shearwater and Red Crossbill *percna* subspecies:

The reclassification of these species from threatened to endangered or vice versa will not trigger any incremental impacts beyond those associated with the original decision to list the species.

Black Swift, Lark Bunting, Louisiana Waterthrush and McCown's Longspur:

To address the uncertainty associated with the lack of defined critical habitat at the time of listing, the analysis assumed that all suitable land for breeding, nesting, feeding, foraging, and roosting on federal land within the range of each species could possibly be identified as critical habitat and consequently protected under a critical habitat protection order. This is a conservative approach, since the critical habitat to be identified in the future might only comprise a portion of the range of a species. Nonetheless, all hypothetical impacts of a critical habitat protection order on stakeholders active on federal lands within the range of the species have been examined. This ensures that any potential impacts to stakeholders have been considered for any scenario in which critical habitat protection could be put in place on federal land.

Cependant, il y a beaucoup d'incertitude au moment de l'inscription à savoir si un tel décret serait pris et l'endroit où il s'appliquerait, car l'habitat essentiel n'est désigné que lors de l'élaboration d'un programme de rétablissement (qui établit les objectifs de population et de répartition) ou ultérieurement dans un plan d'action. Au moment de l'inscription, les objectifs en matière de population et de dissémination sont inconnus; par conséquent, la quantité et l'emplacement de l'habitat essentiel nécessaire pour atteindre ces objectifs sont également inconnus, de même que la question de la désignation d'habitat essentiel sur les terres fédérales. Néanmoins, pour les raisons énoncées ci-dessus, les coûts différentiels probables des futurs arrêtés de protection de l'habitat essentiel sur les terres fédérales pour les espèces incluses dans le Décret seraient faibles. Si une telle mesure était prise, une analyse plus approfondie serait présentée dans un résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) accompagnant celle-ci.

#### *Analyse des espèces*

Starique de Cassin, Gros-bec errant et Phalarope à bec étroit :

L'inscription de ces espèces comme espèces préoccupantes n'entraînera pas la désignation de l'habitat essentiel.

Puffin à pieds roses et Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* :

La reclassification de ces espèces menacées à espèces en voie de disparition ou vice-versa ne provoquera aucun impact supplémentaire au-delà de ceux associés à la décision initiale d'inscrire l'espèce.

Bruant noir et blanc, Martinet sombre, Paruline hochequeue et Plectrophane de McCown :

Pour remédier à l'incertitude associée à l'absence d'habitat essentiel défini au moment de l'inscription, l'analyse a supposé que toutes les terres convenables dans la zone de répartition pour chaque espèce pour la reproduction, la nidification, l'alimentation, la recherche de nourriture pourraient être désignées comme habitat essentiel et, par conséquent, protégées en vertu d'un arrêté de protection de l'habitat essentiel. Il s'agit d'une approche conservatrice, car l'habitat essentiel à désigner à l'avenir pourrait ne comprendre qu'une partie de l'aire de répartition d'une espèce. Néanmoins, tous les impacts hypothétiques d'un arrêté de protection de l'habitat essentiel sur des intervenants actifs sur les terres fédérales situées dans l'aire de répartition de l'espèce ont été examinés. Cela garantit que tout impact potentiel sur les parties prenantes a été considéré pour tout scénario dans lequel la protection de l'habitat essentiel pourrait être mise en place sur les terres fédérales.

This analysis focused on economic activities occurring within the range of the species, specifically on federal lands. The definition of federal lands includes First Nations reserves and any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act* and all the waters on and airspace above those reserves and lands.

The analysis used Geographical Information Systems (GIS) to determine economic activities on federal land where the species occur. Databases of federal properties<sup>30</sup> and Indigenous lands<sup>31</sup> were overlaid with the ranges of the species. Combined with major known threats to survival in Canada, as identified by COSEWIC, this approach provides a conservative view on potential changes for stakeholders arising from critical habitat protection.

Despite this broad scope, and the uncertainties involved, analysis at this time did not reveal any major impacts. To date, the protections under SARA for individuals and residences have been considered to provide minimal incremental protection compared with existing protections for birds, nests and nest shelters under the MBR and the MBCA. Critical habitat protections under SARA are broader than protections offered to nests and nest shelters under the MBCA (e.g. protection can be provided for non-nest residences, against habitat conversion for agricultural land or oil and gas development). However, given the limited scope of these activities on federal lands, and the flexibilities inherent in defining critical habitat for species that exist across Canada, incremental costs associated with critical habitat protection on federal lands are likely to be low.

Specifically, the McCown's Longspur and the Lark Bunting are grassland bird species. They already benefit from the integrated conservation work that has been under way for several years in specific "focal areas," such as South of the Divide in southwestern Saskatchewan, or as part of multi-species recovery and action plans.

The GIS analysis showed that the McCown's Longspur range is fully encompassed in the Lark Bunting range, and approximately 100% of the McCown's Longspur and 83% of the Lark Bunting ranges are encompassed in the range of Chestnut Collared Longspur, another species at risk that has already been listed as threatened on Schedule 1 of

L'analyse se base sur les activités économiques menées dans l'aire de répartition des espèces, en particulier sur les terres fédérales. La définition des terres fédérales comprend les réserves des Premières Nations et toutes les autres terres qui sont réservées à l'usage et aux avantages d'une bande en vertu de la *Loi sur les Indiens* et toutes les eaux et tous les espaces aériens au-dessus de ces réserves et terres.

L'analyse a utilisé des systèmes d'information géographique (SIG) pour déterminer les activités économiques sur les terres fédérales où l'espèce est présente. Les bases de données des propriétés fédérales<sup>30</sup> et des terres autochtones<sup>31</sup> ont été superposées avec les aires de répartition de l'espèce. Combinée aux principales menaces connues pour la survie des espèces au Canada, telles qu'elles sont définies par le COSEPAC, cette approche fournit un point de vue prudent sur les changements potentiels pour les intervenants découlant d'une protection possible de l'habitat essentiel.

Malgré le large champ d'application et les incertitudes, l'analyse n'a pas révélé d'impact majeur. À ce jour, les protections en vertu de la LEP pour les individus et les résidences ont été considérées comme offrant une protection supplémentaire minime comparativement aux protections existantes pour les oiseaux, les nids et les abris de nidification en vertu du ROM et de la LCOM. Les mesures de protection de l'habitat essentiel en vertu de la LEP sont plus larges que les protections de la LCOM relatives aux nids et abris de nidification (par exemple les résidences non nicheuses, la conversion de l'habitat en terres agricoles ou en exploitation pétrolière et gazière). Cependant, compte tenu de la portée limitée de ces activités sur les terres fédérales, pour les espèces qui existent au Canada, les coûts différentiels associés à la protection de l'habitat essentiel sur les terres fédérales seront probablement faibles.

Plus précisément, le Bruant noir et blanc et le Plectrophane de McCown sont des espèces des prairies indigènes. Elles bénéficient déjà des travaux de conservation intégrés qui sont en cours depuis plusieurs années dans des « domaines d'intervention » spécifiques, tels que South of the Divide dans le sud-ouest de la Saskatchewan ou dans le cadre de plans de rétablissement et d'action multiespèces.

L'analyse à l'aide des SIG a démontré que l'aire de répartition du Plectrophane de McCown est entièrement comprise dans celle du Bruant noir et blanc, et environ 100 % de l'aire de répartition du Plectrophane de McCown et 83 % de celle du Bruant noir et blanc sont comprises dans l'aire de répartition du Plectrophane à ventre noir, une

<sup>30</sup> Treasury Board of Canada Secretariat, Real Property and Material Policy Directorate. (2014). Directory of Federal Real Property [Shapefile format].

<sup>31</sup> Natural Resources Canada, Canada Centre for Mapping and Earth Observation. (2014). Aboriginal Lands. v2.5.3. [Shapefile format].

<sup>30</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Direction de la politique des biens immobiliers et du matériel. (2014). Répertoire des biens immobiliers fédéraux [format Shapefile].

<sup>31</sup> Ressources naturelles Canada, Centre canadien de cartographie et d'observation de la Terre. (2014). Terres autochtones. v2.5.3. [format Shapefile].

SARA. Sprague's Pipit is another species already listed as threatened whose range fully encompasses the ranges of McCown's Longspur and Lark Bunting. Considering that Chestnut Collared Longspur and Sprague's Pipit already have recovery strategies and partial identification of critical habitat, an analysis was done to identify any reasonable assumptions that could be made for the critical habitat to be identified for McCown's Longspur and Lark Bunting based on the work that has been completed to date for these two listed species.

Sprague's Pipit has similar biological attributes and potential threats as McCown's Longspur and Lark Bunting, including habitat conversion for oil and gas development. It is assumed that when critical habitat identification occurs, there is a high likelihood that it will overlap with what has been identified for the Sprague's Pipit. Therefore, any potential impacts to the oil and gas industry on federal land were not considered incremental to this Order.

Chestnut Collared Longspur has similar biological attributes and potential threats as McCown's Longspur and Lark Bunting, such as habitat conversion for agricultural practices. It is assumed that when critical habitat identification occurs, there is a high likelihood that it will overlap with what has been identified for Chestnut Collared Longspur. Therefore, any potential impacts to the agricultural industry were not considered incremental to this Order.

#### Recovery strategy, action plan and management plan development

Some administrative costs for the development of recovery strategies, action plans and management plans will be incurred by the federal government. Recovery strategy and action plan development is estimated to cost \$40,000 to \$50,000 per species (undiscounted), for a total present value of \$140,000 to \$175,000 for the species in this group. The development of a management plan for the three species of special concern is expected to cost up to \$10,000 per species (undiscounted), for a total present value of \$27,000. Updates to recovery strategies and action plans are estimated to cost up to \$10,000 per document per species, for a total present value of up to \$35,000. While costs may be incurred in the implementation of recovery documents, it is not possible to estimate the exact costs at this time because stewardship actions that will help to recover the species have not yet been developed.

autre espèce en péril déjà inscrite comme espèce menacée à l'annexe 1 de la LEP. Le Pipit de Sprague est une autre espèce inscrite comme espèce menacée dont l'aire de répartition englobe entièrement les aires de répartition du Plectrophane de McCown et du Bruant noir et blanc. Étant donné que des stratégies de rétablissement et une désignation partielle de l'habitat essentiel ont déjà été établies pour le Plectrophane à ventre noir et le Pipit de Sprague, une analyse a été effectuée afin d'émettre des hypothèses raisonnables pour la désignation de l'habitat essentiel du Plectrophane de McCown et du Bruant noir et blanc, basées sur le travail réalisé à ce jour pour les deux espèces inscrites.

Le Pipit de Sprague présente des attributs biologiques et des menaces potentielles similaires à ceux du Plectrophane de McCown et du Bruant noir et blanc, y compris la menace de la conversion de l'habitat pour l'exploitation pétrolière et gazière. On suppose une forte probabilité que l'habitat essentiel désigné chevauche celui ayant été désigné pour le Pipit de Sprague. Par conséquent, toute répercussion potentielle sur l'industrie pétrolière et gazière sur les terres fédérales n'est pas considérée comme un impact additionnel du Décret.

Le Plectrophane à ventre noir présente des attributs biologiques et des menaces potentielles similaires à ceux du Plectrophane de McCown et du Bruant noir et blanc, y compris la menace de la conversion de l'habitat pour des activités agricoles. On suppose une forte probabilité que l'habitat essentiel désigné chevauche celui ayant été désigné pour le Plectrophane à ventre noir. Par conséquent, toute répercussion potentielle sur l'industrie pétrolière et gazière sur les terres fédérales n'est pas considérée comme un impact additionnel du Décret.

#### Élaboration des programmes de rétablissement, des plans d'action et des plans de gestion

Le gouvernement fédéral assumera certains coûts administratifs liés à l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action et de plans de gestion. Selon les estimations, le programme de rétablissement et l'élaboration du plan d'action coûteraient entre 40 000 \$ et 50 000 \$ par espèce (non actualisé), pour une valeur totale actuelle de 140 000 \$ à 175 000 \$ pour les espèces du groupe. L'élaboration d'un plan de gestion pour les trois espèces préoccupantes devrait coûter jusqu'à 10 000 \$ par espèce (non actualisé), pour une valeur totale actuelle de 27 000 \$. On estime que les mises à jour des programmes de rétablissement et des plans d'action peuvent coûter jusqu'à 10 000 \$ par document et par espèce, pour une valeur actualisée totale de 35 000 \$. Bien que certains coûts pourraient être assumés dans la mise en œuvre des documents de rétablissement, il n'est pas possible d'estimer ces coûts aujourd'hui, car les actions d'intendance qui aideront le rétablissement des espèces n'ont pas encore été développées.



## Enforcement and compliance promotion

The management regime for these birds under SARA is expected to be consistent with how they have been managed to date under the MBR. As a result, little additional enforcement effort is anticipated beyond existing efforts to enforce the MBCA; therefore, no additional costs are anticipated.

A compliance promotion plan has been drafted for the Order and it is anticipated that compliance promotion activities will cost approximately \$1,000 to the Government of Canada during the year following the coming into force of the Order. Compliance promotion activities will include updates to the SAR Public Registry and notifications to federal land managers and to the Enforcement Branch of the Department of the Environment.

## Permitting costs

Although it is not certain that additional permit requirements will be triggered as a result of the Order, permits will be required for activities that would otherwise be prohibited under SARA. For the Parks Canada Agency, permits may be issued under the *Canada National Parks Act* (CNPA) that have the same effect as a permit issued under subsection 73(1) of SARA, as provided for by section 74 of SARA. In either case, the SARA permit or CNPA authorization contains terms and conditions considered necessary for protecting the species, minimizing the impact of the authorized activity on the species or providing for its recovery.

A review of existing MBCA permits indicated that no permit applications were received up until now for the species included in this Order. It is assumed that permit applications will come following listing because of increased interest for the species and eligibility to funding programs that support scientific research and recovery work following listing. None of the species nest in anthropogenic structures; therefore, it is expected that most permit applications will be for SARA-compliant MBCA permits or SARA-compliant CNPA permits.

It is estimated that up to 25 permits could be requested in the 10 years following the listing of the species by other levels of government, industry, First Nations and those conducting scientific research on the species. The incremental cost to applicants is estimated at \$21,500 in labour (undiscounted). The incremental costs to the Government of Canada (including additional expenses and labour) associated with these permit requests in the 10 years following listing could be up to \$19,000 (undiscounted). This

## Mise en application de la loi et promotion de la conformité

Le régime de gestion de ces oiseaux en vertu de la LEP devra être conforme à la façon dont ils ont été gérés à ce jour en vertu du ROM. Peu d'efforts supplémentaires d'application de la loi sont donc prévus au-delà des efforts existants pour faire appliquer la LCOM; par conséquent, aucun coût supplémentaire n'est prévu.

Un plan de promotion de la conformité a été rédigé pour le Décret et il est prévu que les activités de promotion de la conformité coûteront environ 1 000 \$ au gouvernement du Canada dans l'année suivant l'entrée en vigueur du Décret. Les activités de promotion de la conformité comprendront des mises à jour du Registre public des espèces en péril et des avis aux gestionnaires de terres fédérales et à la Direction générale de l'application de la loi du ministère de l'Environnement.

## Coûts relatifs aux permis

Bien qu'il ne soit pas certain que des exigences de permis supplémentaires seront engendrées en raison du Décret, des permis seront requis pour des activités qui seraient autrement interdites en vertu de la LEP. Pour l'Agence Parcs Canada, des permis peuvent être délivrés en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (LPNC) qui ont le même effet qu'un permis délivré en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, conformément à l'article 74 de la LEP. Dans les deux cas, le permis en vertu de la LEP ou l'autorisation de la LPNC contiennent les conditions considérées comme nécessaires pour protéger l'espèce : elles minimisent l'impact de l'activité autorisée sur l'espèce ou en prévoient le rétablissement.

Un examen des permis existants octroyés en vertu de la LCOM a indiqué qu'aucune demande de permis n'avait été reçue jusqu'à maintenant pour les espèces incluses dans ce décret. On suppose que des demandes de permis pourraient être générées après l'inscription en raison de l'intérêt accru pour les espèces nouvellement inscrites et de l'admissibilité aux programmes de financement qui supportent la recherche scientifique et les travaux de rétablissement après l'inscription. Aucune des espèces ne niche dans des structures anthropiques. On s'attend donc à ce que la plupart des demandes de permis soient pour des permis de la LCOM conformes à la LEP ou des permis de la LPNC conformes à la LEP.

On estime que jusqu'à 25 permis pourraient être demandés au cours des 10 années suivant l'inscription de l'espèce par d'autres ordres de gouvernement, l'industrie, les Premières Nations et ceux qui effectuent des recherches scientifiques sur l'espèce. Le coût différentiel pour les demandeurs est estimé à 21 500 \$ en travail (non actualisé). Les coûts différentiels pour le gouvernement du Canada (y compris les dépenses et la main-d'œuvre supplémentaires) associés à ces demandes de permis au cours



includes costs associated with updating currently active permits and issuing new ones due to a possible increase in the number of scientific permits requested.

In general, the incremental costs to the Government of Canada for SARA-compliant permit applications are \$500 per permit, including costs associated with reviewing permits, assessing applications, and communicating with applicants.

Applying for SARA permits for scientific or beneficial activities where a previous MBCA or CNPA permit was required usually involves incremental costs ranging from \$300 to \$600 per permit (undiscounted), depending on the level of familiarity of the applicant with the permitting process.

Other industry applicants that may be applying for a new SARA permit on federal land could assume a cost of up to \$2,400 per species.<sup>32</sup>

For permits related to high-impact development projects, costs could rise to the tens of thousands of dollars. However, many such projects would undergo an environmental assessment process that requires proponents to gather large amounts of information on species at risk. In such cases, the costs associated with gathering this information are not fully attributable to the listing of the species under SARA.

#### Implications for environmental assessments

There could be some implications for projects<sup>33</sup> required to undergo an environmental assessment by or under an Act of Parliament (hereafter referred to as a federal EA). However, any costs are expected to be minimal relative to the total costs of performing a federal EA. Once a species is listed in Schedule 1 of SARA, under any designation, additional requirements under section 79 of SARA are triggered for project proponents and government officials undertaking a federal EA. These requirements include identifying all adverse effects that the project could have on the species and its critical habitat and, if the project is carried out, ensuring that measures are taken to avoid or lessen those effects and to monitor them. However, the

des 10 années suivant l'inscription pourraient atteindre 19 000 \$ (non actualisé). Cela comprend les coûts associés à la mise à jour des permis actuellement actifs et à la délivrance de nouveaux permis en raison d'une augmentation possible du nombre de permis scientifiques demandés.

En général, les coûts additionnels pour le gouvernement du Canada pour les demandes de permis conformes à la LEP sont de 500 \$ par permis, ce qui inclut les coûts associés à l'examen des permis, à l'évaluation des demandes et à la communication avec les demandeurs.

Une demande de permis de la LEP pour des activités scientifiques ou bénéfiques dans les cas où un permis antérieur de la LCOM ou de la LPNC était requis entraîne généralement des coûts supplémentaires estimés de 300 \$ à 600 \$ (non actualisé) selon le niveau de familiarité du demandeur avec le processus d'obtention de permis.

D'autres demandeurs de l'industrie qui pourraient demander un nouveau permis sur des terres fédérales pourraient devoir déboursier jusqu'à 2 400 \$ par espèce<sup>32</sup>.

Pour les permis liés à des projets de développement à fort impact, les coûts pourraient atteindre des dizaines de milliers de dollars. Toutefois, de nombreux projets de ce type seraient soumis à un processus d'évaluation environnementale exigeant que les promoteurs recueillent de grandes quantités d'information sur les espèces en péril. Dans ces cas, les coûts associés à la collecte de cette information ne sont pas entièrement attribuables à l'inscription de l'espèce en vertu de la LEP.

#### Répercussions relatives aux évaluations environnementales

Il pourrait y avoir certaines répercussions pour les projets<sup>33</sup> soumis à une évaluation environnementale en vertu d'une loi fédérale (ci-après appelée une évaluation environnementale fédérale). Toutefois, les coûts devraient être minimales par rapport au total des coûts de l'exécution d'une évaluation environnementale fédérale. Une fois qu'une espèce est inscrite à l'annexe 1 de la LEP, sous toute désignation, des exigences supplémentaires en vertu de l'article 79 de la LEP entrent en vigueur pour les promoteurs de projets et les fonctionnaires du gouvernement qui entreprennent une évaluation environnementale fédérale. Ces exigences consistent à déterminer tous les effets nocifs que le projet pourrait avoir sur l'espèce et son

<sup>32</sup> Although uncertain at this time, new permits may be applied for if there is habitat conversion in months where the bird and its nest are not present, as these situations would not be covered under the MBCA.

<sup>33</sup> Under section 79 of SARA, a project means a designated project as defined in subsection 2(1) or section 66 of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, a project as defined in subsection 2(1) of the *Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act* or a development as defined in subsection 111(1) of the *Mackenzie Valley Resource Management Act*.

<sup>32</sup> Bien qu'il y ait de l'incertitude à l'heure actuelle, de nouveaux permis pourraient être demandés pour une conversion de l'habitat au cours des mois où l'oiseau et son nid ne sont pas présents, car ces situations ne seraient pas couvertes par la LCOM.

<sup>33</sup> En vertu de l'article 79 de la LEP, un projet s'entend d'un projet désigné au sens du paragraphe 2(1) ou de l'article 66 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, d'un projet de développement au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* ou d'un projet de développement au sens du paragraphe 111(1) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*.

Department of the Environment always recommends to proponents in environmental assessment guidelines (early in the environmental assessment process) to evaluate effects on species already assessed by COSEWIC that may become listed on Schedule 1 of SARA in the near future; therefore, these costs are likely already incorporated in the baseline scenario.

### Cost summary

Given the analysis above, the overall costs to the Government of Canada of listing these species are anticipated to be low, and low costs are anticipated for Indigenous peoples and stakeholders. Costs will arise from the development of recovery strategies, action plans or management plans that are required when a species is listed under SARA, and from compliance promotion and enforcement activities.

Based on the list of species included in the Order, the overall cost to Government is estimated to be between \$200,000 and \$235,000 over 10 years (2019–2028), discounted at 3% to a base year of 2018.

For all permits, the administrative cost to the federal government is estimated at \$21,500 (undiscounted). For all permits, the incremental cost to applicants (i.e. private industry, Indigenous peoples, other levels of government, research and science) is estimated at \$19,000 (undiscounted).

The extent of future critical habitat protection is undetermined at this stage, but an analysis of species occurrences relative to land tenure and current protections suggests that minimal associated costs are expected.

### “One-for-One” Rule

Although the number of permit applications that will be triggered as a result of the Order is unknown, preparing the permit application will represent an administrative cost to the applicants. Therefore, the amendments are considered to be an “IN” under the Government of Canada’s “One-for-One” Rule.

Based on data from past permit applications, it is assumed that approximately 6 permits could be requested by businesses for the following species: Lark Bunting, Black Swift, Louisiana Waterthrush, and McCown’s Longspur. Up to 25 potential permit applications could be received from scientists/researchers, industry, and some levels of government in the 10 years following listing.

habitat essentiel et, si le projet est réalisé, à veiller à ce que des mesures soient prises afin de les éviter ou de les amoindrir et les surveiller. Toutefois, le ministère de l’Environnement recommande toujours aux promoteurs dans les lignes directrices de l’évaluation environnementale (au début du processus d’évaluation environnementale) d’évaluer les effets sur les espèces déjà évaluées par le COSEPAC qui pourraient être inscrites à l’annexe 1 de la LEP dans un avenir rapproché. Il est donc probable que ces coûts soient déjà inclus dans le scénario de base.

### Sommaire des coûts

Compte tenu de l’analyse ci-dessus, les coûts globaux pour le gouvernement du Canada relatifs à l’inscription de ces espèces devraient être faibles, et de faibles coûts sont attendus pour les peuples autochtones et les intervenants. Les coûts seront associés, d’une part, à l’élaboration de programmes de rétablissement, de plans d’action ou de plans de gestion, qui sont des documents exigés lorsqu’une espèce est inscrite aux termes de la LEP et, d’autre part, aux activités de promotion de la conformité et d’application de la loi.

Sur la base de la liste des espèces incluses dans le Décret, le coût global pour le gouvernement est estimé entre 200 000 \$ et 235 000 \$ sur 10 ans (2019-2028), actualisé à 3 % par rapport à 2018.

Pour tous les permis, les coûts administratifs pour le gouvernement fédéral sont estimés à 21 500 \$ (non actualisé). Le coût différentiel pour les demandeurs, c’est-à-dire l’industrie privée, les Premières Nations, les autres paliers de gouvernement, les chercheurs et les scientifiques, est estimé à 19 000 \$ (non actualisé).

L’étendue de la protection future de l’habitat essentiel est indéterminée à ce stade, mais une analyse de la présence d’espèces par rapport au régime foncier et aux protections actuelles suggère que des coûts associés minimaux peuvent être envisagés.

### Règle du « un pour un »

Bien que le nombre de demandes de permis qui seront présentées dans le cadre du Décret soit inconnu, la rédaction d’une demande de permis représenterait un fardeau administratif pour les demandeurs. Par conséquent, les modifications sont considérées comme un ajout selon la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

D’après les données sur les demandes de permis antérieures, on peut supposer qu’environ 6 permis pourraient être demandés par des entreprises pour les espèces suivantes : Bruant noir et blanc, Bruant à face noire, Paruline hochequeue et Plectrophane de McCown. Un maximum de 25 demandes de permis potentielles pourraient être reçues de scientifiques/chercheurs, de l’industrie et de certains ordres de gouvernement au cours des 10 années suivant l’inscription.

The six permit applications from businesses could give rise to one-time administrative costs that are estimated to be \$975 on an annualized basis (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012) on the part of business applicants, or \$162 in annualized administrative costs per business (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012). These estimates are based on the experience of SARA permit administrators and data from previously requested permits.

A new permit application is estimated to take approximately 27 hours of the applicant's time, for activities such as familiarization with the application requirements, information collection/retrieval and application completion and submission. For properties that already require a permit under another Act of Parliament for an activity to take place (e.g. national parks, national wildlife areas, migratory bird sanctuaries), the additional work required to make the permit SARA-compliant would require an estimated 7 hours, at an estimated cost of \$596 per permit application.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this Order, as the nationwide cost impacts of the Order are below \$1 million per year and costs for small businesses are not considered disproportionately high.

With the listing order in place, small businesses could seek a SARA permit under paragraph 73(2)(c) of SARA. Permits are assessed on a case-by-case basis and would be granted only where all reasonable alternatives are considered and the best solution is adopted, all feasible measures are taken to minimize the impact of the activity, and the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species. It is assumed that up to half of the permit applications for activities where the applicant is from a private industry could qualify as small businesses and as a result, up to three permit applications could be received from small businesses.

### **Consultation**

Under SARA, the independent scientific assessment of the status of wildlife species conducted by COSEWIC and the decision made by the Governor in Council to afford legal protection by placing a wildlife species on Schedule 1 of the Act are two distinct processes. This separation guarantees that scientists work independently when assessing the biological status of wildlife species and that Canadians have the opportunity to participate in the decision-making process of determining whether or not wildlife species will be listed under SARA to receive legal protections.

Les six demandes de permis émanant d'entreprises pourraient entraîner des coûts administratifs uniques estimés à 975 \$ sur une base annualisée (dollars canadiens constants de 2012, actualisés à 7 % par rapport à l'année de référence 2012), ou 162 \$ en coûts administratifs annualisés par entreprise (dollars canadiens constants de 2012, actualisés à 7 % par rapport à l'année de référence 2012). Ces estimations sont basées sur l'expérience des administrateurs de permis de la LEP et sur les données relatives aux permis précédemment demandés.

On estime qu'une nouvelle demande de permis prend environ 27 heures de travail au demandeur pour des activités telles que la familiarisation avec les exigences de la demande, la collecte et la récupération des informations, l'achèvement et la soumission de la demande. Pour les propriétés qui nécessitent déjà un permis en vertu d'une autre loi fédérale pour une activité (par exemple dans un parc national, une réserve nationale de faune, ou dans un refuge d'oiseaux migrateurs), les tâches supplémentaires pour rendre le permis conforme à la LEP nécessitent environ 7 heures de travail, pour un coût estimé à environ 596 \$ par demande de permis.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Décret, car les coûts estimés du Décret à l'échelle nationale sont inférieurs à un million de dollars par année et les coûts pour les petites entreprises ne sont pas considérés comme étant élevés de manière disproportionnée.

Une fois le décret d'inscription adopté, les petites entreprises pourraient chercher à obtenir un permis aux termes de l'alinéa 73(2)c) de la LEP. Les demandes de permis sont évaluées au cas par cas, et un permis sera accordé seulement si toutes les solutions de rechange possibles ont été envisagées et la meilleure solution retenue, toutes les mesures possibles sont prises pour réduire au minimum les conséquences négatives de l'activité, et l'activité ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement des espèces. On suppose que près de la moitié des demandes de permis pour des activités émanant du secteur privé pourraient être considérées comme de petites entreprises et que, par conséquent, jusqu'à trois demandes de permis pourraient être reçues de petites entreprises.

### **Consultation**

Conformément à la LEP, l'évaluation scientifique de la situation des espèces sauvages réalisée par le COSEPAC et la décision prise par le gouverneur en conseil d'accorder une protection juridique en inscrivant une espèce sauvage à l'annexe 1 de la Loi sont deux processus distincts. Cette séparation permet aux scientifiques de travailler de manière indépendante lorsqu'ils déterminent la situation biologique d'une espèce sauvage et offre aux Canadiens la possibilité de prendre part au processus décisionnel qui détermine si une espèce sauvage sera inscrite à la LEP, et bénéficiera donc d'une protection juridique.

The Department begins initial public consultations with the posting of the Minister's response statements on the SAR Public Registry within 90 days of receiving a copy of an assessment of the status of a wildlife species from COSEWIC. Indigenous peoples and organizations, stakeholders, and the general public are also consulted by means of a publicly posted document titled *Consultation on Amending the List of Species under the Species at Risk Act: Terrestrial Species*. Initial consultations with interested stakeholders and members of the public took place from January to May 2016 for Black Swift and Cassin's Auklet; from January to October 2016 (extended consultations) for Red-necked Phalarope; from January to May 2017 for Louisiana Waterthrush, McCown's Longspur and Red Crossbill *perca* subspecies; and from January to May 2018 for Evening Grosbeak, Lark Bunting and Pink-footed Shearwater.

The consultation documents provide information on the species, including the reason for their designation, a biological description and location information. They also provide an overview of the listing process. These documents were distributed directly to over 3 600 recipients, including Indigenous peoples and organizations, wildlife management boards,<sup>34</sup> provincial and territorial governments, various industrial sectors, resource users, landowners and environmental non-governmental organizations.

### Consultation results summary

The Department received 56 comments regarding the species included in this regulatory package. Comments were received from provinces, territories, environmental non-governmental organizations, individual First Nations, Indigenous organizations, wildlife management boards, individuals and municipalities. The vast majority of comments supported or did not oppose the modifications to Schedule 1 of SARA, while 3 comments opposed the listing of species or expressed concerns about the potential impacts of listing.

Evening Grosbeak and Red-necked Phalarope occur in areas in which a wildlife management board is authorized by a land claims agreement to perform functions in respect of a wildlife species. All wildlife management boards that had been identified in the response statements for the two species were consulted according to the processes outlined in the land claim agreements, and all expressed their support to the addition of the species to Schedule 1 of SARA.

<sup>34</sup> Any board or other body established under a land claims agreement that is authorized by the agreement to perform functions in respect of wildlife species.

Le Ministère entame les consultations publiques par la publication des réponses du ministre dans le Registre public des espèces en péril dans les 90 jours suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce sauvage réalisée par le COSEPAC. Les peuples et les organisations autochtones, les intervenants et le grand public sont consultés par la voie d'un document public intitulé *Consultation sur la modification de la liste des espèces en péril : espèces terrestres*. Les consultations ont eu lieu entre janvier et mai 2016 pour le martinet sombre et le starique de Cassin; entre janvier et octobre 2016 pour le phalarope à bec étroit (consultation étendue); entre janvier et mai 2017 pour la paruline hochequeue, le plectrophane de McCown et le Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *perca*; entre janvier et mai 2018 pour le Gros-bec errant, le bruant noir et blanc et le puffin à pieds roses.

Les documents de consultation fournissent de l'information sur l'espèce, y compris la raison de leur désignation, une description biologique et des informations sur l'aire de répartition. Ils fournissent également un aperçu du processus d'inscription. Ces documents ont été distribués directement à plus de 3 600 personnes et organisations, y compris les peuples et les organisations autochtones, les conseils de gestion des ressources fauniques<sup>34</sup>, les gouvernements provinciaux et territoriaux, divers secteurs industriels, les utilisateurs des ressources, les propriétaires fonciers et les organisations non gouvernementales de l'environnement.

### Résumé des résultats des consultations

Le Ministère a reçu 56 commentaires concernant les espèces incluses dans ce projet de règlement. Des commentaires ont été reçus de provinces, de territoires, d'organisations non gouvernementales de l'environnement, de Premières Nations, d'organisations autochtones, de conseils de gestion de la faune, de particuliers et de municipalités. La grande majorité des commentaires appuyaient ou ne s'opposaient pas aux modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP, tandis que 3 commentaires s'opposaient à l'inscription d'espèces ou exprimaient des préoccupations quant aux impacts potentiels de l'inscription.

Le gros-bec errant et le phalarope à bec étroit se rencontrent dans une aire à l'égard de laquelle un conseil de gestion des ressources fauniques est habilité par un accord sur des revendications territoriales à exercer des attributions à l'égard d'espèces sauvages. Tous les conseils de gestion des ressources fauniques identifiées dans les énoncés de réaction des deux espèces ont été consultés conformément aux processus décrits dans les accords sur les revendications territoriales, et ont exprimé leur soutien à l'ajout des espèces à l'annexe 1 de la LEP.

<sup>34</sup> Tous les conseils de gestion des ressources ou les organismes établis par un accord sur des revendications territoriales et habilités par le même accord à exercer des attributions à l'égard d'espèces sauvages.

The first opposing comment came from a province and pertained to the Red-necked Phalarope. The province indicated its opposition to the listing of the species as a species of special concern, indicating it has all the legislative and regulatory tools to protect the species.

Response from the Department: The preamble of the *Species at Risk Act* indicates that “responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among the governments in this country and that it is important for them to work cooperatively to pursue the establishment of complementary legislation and programs for the protection and recovery of species at risk in Canada.” The Department welcomes measures taken by provinces and territories to offer protection to species at risk within their jurisdictions; however, it is still necessary for the Government of Canada to take action, as provincial protections do not apply on federal land.

The second comment came from an individual who resides in southwestern Saskatchewan and who opposes the up-listing of McCown’s Longspur. They indicate in their letter that they have a large holding of native prairie grasslands and that a recent bird inventory on their land showed a large number of these birds. As their land is surrounded with thousands of acres of similar habitat, they feel there is little need of up-listing this bird and feel a more accurate method of inventorying species needs to be developed with landholders.

Response from the Department: The Department notes that the purpose of SARA is to prevent the extinction of species and provide for their recovery in Canada as a whole, as opposed to individual land holdings or jurisdictions. In order for a subspecies to be recognized, which could lead to different designations in different areas, populations have to be significant or discrete from those found in other regions of Canada, which is not the case for McCown’s Longspur. The COSEWIC assessment also states that the species has declined by at least 30% in the past 10 years and by 98% since 1970.

The third opposing comment came from a First Nation and was related to the Red Crossbill *percna* subspecies, which is proposed for down-listing from endangered to threatened following the discovery of a small subpopulation on Anticosti Island. The First Nation argues that the discovery of the new subpopulation does not justify down-listing the species, especially since the transfer of individuals (therefore gene transfer) between the newly discovered subpopulation and other populations has not been demonstrated.

Le premier commentaire s’opposant à l’inscription provenait d’une province et concernait le Phalarope à bec étroit. La province a exprimé son opposition à l’inscription de l’espèce comme espèce préoccupante, indiquant qu’elle dispose de tous les outils législatifs et réglementaires nécessaires pour protéger l’espèce.

Réponse du Ministère : Le préambule de la *Loi sur les espèces en péril* indique que « la conservation des espèces sauvages au Canada est une responsabilité partagée par les gouvernements du pays et que la collaboration entre eux est importante en vue d’établir des lois et des programmes complémentaires pouvant assurer la protection et le rétablissement des espèces en péril au Canada ». Le ministère de l’Environnement se réjouit des mesures prises par les provinces et les territoires pour protéger les espèces en péril sur leur territoire. Le gouvernement du Canada doit quand même prendre des mesures, car les protections provinciales ne s’appliquent pas aux terres fédérales.

Le deuxième commentaire provenait d’un individu qui réside dans le sud-ouest de la Saskatchewan et qui s’oppose à la reclassification à la hausse du plectrophane de McCown. Il indique dans sa lettre qu’il possède une grande propriété recouverte de prairies indigènes et qu’un récent inventaire d’oiseaux sur ses terres a noté la présence d’un grand nombre de ces oiseaux. Comme sa terre est entourée de milliers d’acres d’habitat similaire, il estime qu’il n’est pas nécessaire d’inscrire cet oiseau et qu’une méthode plus précise d’inventaire des espèces doit être développée avec les propriétaires terriens.

Réponse du Ministère : Le Ministère souligne que le but de la LEP est de prévenir la disparition des espèces et d’assurer leur rétablissement dans l’ensemble du Canada, par opposition aux terres ou juridictions individuelles. Pour qu’une sous-espèce soit reconnue, ce qui pourrait mener à des désignations différentes dans différentes régions, les populations doivent être importantes ou distinctes de celles trouvées dans d’autres régions du Canada, ce qui n’est pas le cas pour le plectrophane de McCown. L’évaluation du COSEPAC indique également que l’espèce a diminué d’au moins 30 % au cours des 10 dernières années et de 98 % depuis 1970.

Le troisième commentaire s’opposant à l’inscription émanait d’une Première Nation et était lié au Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna*, pour lequel on propose une reclassification à la baisse, de statut d’espèce en voie de disparition à celui d’espèce menacée, à la suite de la découverte d’une petite sous-population sur l’île d’Anticosti. La Première Nation est d’avis que la découverte de la nouvelle sous-population ne justifie pas le changement de statut, d’autant plus que le transfert d’individus (et donc de gènes) entre la sous-population nouvellement découverte et les autres populations n’a pas été démontré.

Response from the Department: The Department acknowledges that there are significant uncertainties associated with the abundance and trends for this and many other species. However, the change in status as assessed by COSEWIC was based on the best available information and no new information has been provided that could be grounds for COSEWIC to change its assessment of the status of the species. In addition, a change from endangered to threatened does not result in any changes in the level of protection afforded the species. The final version of the recovery document is available, but would have to be amended to accommodate the discovery of the new subpopulation on Anticosti Island. Should the recovery strategy be amended, the Department will conduct consultations on the proposed amendments, thereby providing another opportunity for comments and feedback.

Many of the authors of the comments indicated their interest in participating in the recovery planning process.

#### Public comment period following publication in the *Canada Gazette, Part I*

The proposed Order and accompanying Regulatory Impact Analysis Statement were published in the *Canada Gazette, Part I*, on December 29, 2018, for a 45-day public comment period. Links to these documents were also posted on the SAR Public Registry and on social media (Facebook, Twitter, Instagram) and a notice of the public comment period was sent to Indigenous peoples and stakeholders.

The Department of the Environment received 314 comments on the regulatory proposal during the public comment period from provinces, Indigenous peoples, environmental non-governmental organizations, businesses, academics and individuals. The vast majority of comments supported or did not oppose the proposed changes, while 9 opposing comments were received. Most comments (284 in total) originated from a letter-writing campaign initiated by an environmental non-governmental organization and supported the proposed modifications to Schedule 1 of SARA.

The nine opposing comments received during the 45-day public comment period originated from three different stakeholders: a municipality association, a province and an individual. Two of the comments are related to Evening Grosbeak, two to Red-necked Phalarope, one to all nine species, and one for each of the following species: Lark Bunting, McCown's Longspur, Louisiana Waterthrush and Red Crossbill *perca* subspecies. These are discussed in turn below.

Réponse du Ministère : Le Ministère reconnaît qu'il existe d'importantes incertitudes associées à l'abondance et aux tendances de cette espèce et de plusieurs autres espèces. Cependant, la modification du statut tel qu'il est évalué par le COSEPAC est basée sur les meilleures données disponibles et aucune nouvelle information n'a été fournie qui pourrait justifier que le COSEPAC modifie son évaluation de l'état de l'espèce. De plus, le passage du statut d'espèce en voie de disparition à celui d'espèce menacée n'entraîne aucun changement dans le niveau de protection accordé à l'espèce. La version finale du document de rétablissement pour l'espèce est disponible, mais devra être modifiée pour intégrer la découverte de la nouvelle sous-population sur l'île d'Anticosti. Si le programme de rétablissement devait être modifié, le Ministère mènerait des consultations sur les modifications proposées, fournissant ainsi une autre occasion de soumettre des commentaires.

Bon nombre des auteurs des commentaires ont manifesté leur intérêt à participer au processus de planification du rétablissement.

#### Période de commentaires du public suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le décret proposé et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui l'accompagne ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 29 décembre 2018 pour une période de commentaires du public de 45 jours. Les liens vers ces documents ont également été publiés sur le Registre public de la LEP et sur les médias sociaux (Facebook, Twitter, Instagram) et un avis a été envoyé aux peuples autochtones et aux intervenants pour les informer de la période de commentaires du public.

Au cours de la période de consultation publique, le ministère de l'Environnement a reçu 314 commentaires sur la proposition réglementaire émanant des provinces, des peuples autochtones, des organisations environnementales non gouvernementales, des entreprises, des universitaires et des particuliers. La grande majorité des commentaires appuyaient ou ne s'opposaient pas aux changements proposés alors que 9 commentaires exprimant des oppositions furent reçus. La plupart des commentaires (284 au total) provenaient d'une campagne lancée par une organisation environnementale non gouvernementale et supportaient les modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP.

Les neuf commentaires opposés reçus au cours de la période de commentaires du public de 45 jours provenaient de trois intervenants différents : une association municipale, une province et un particulier. Deux des commentaires portaient sur le Gros-bec errant, deux sur le Phalarope à bec étroit, un sur l'ensemble des neuf espèces et un pour chacune des espèces suivantes : le Bruant noir et blanc, le Plectrophane de McCown, la Paruline hoche-queue et le Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *perca*. Ces commentaires sont discutés tour à tour ci-dessous.

### *Existing protections under the Migratory Birds Convention Act, 1994*

One respondent opposed the listing of Evening Grosbeak, Lark Bunting, McCown's Longspur and Red-necked Phalarope. They indicated that, in their view, the species should not be added to Schedule 1 of SARA because their habitat is already protected under the MBCA or through sharing habitat with other species that are listed under SARA.

Response from the Department: The benefits of listing a species under SARA go beyond the application of the protections of individuals and their residences. As mentioned in the "Background" section of this document, adding a species to Schedule 1 of SARA is the first step to allowing for a number of protection measures to be implemented, including the development of a recovery strategy and one or more action plans; the identification and protection of the species' critical habitat; and the availability of funding for research to address the information gaps identified in a schedule of studies. Listing under SARA also provides the possibility of invoking SARA's "safety net" mechanisms should the Minister be of the opinion that the laws of a province or territory do not effectively protect the species or the residences of its individuals.

### *Opposition from one province*

One province indicated its opposition to the listing of Evening Grosbeak, Red-necked Phalarope, Louisiana Waterthrush and Red Crossbill *percna* subspecies, indicating that it has all the necessary legislative and regulatory tools to protect the species. It also indicated that socio-economic analyses should be performed to identify the impacts of adding Louisiana Waterthrush and Red Crossbill *percna* subspecies to Schedule 1 of SARA.

Response from the Department: As mentioned in the section above, the preamble of the *Species at Risk Act* indicates that "responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among the governments in this country and that it is important for them to work cooperatively to pursue the establishment of complementary legislation and programs for the protection and recovery of species at risk in Canada." The Department of the Environment welcomes measures taken by provinces and territories to offer protection to species at risk within their jurisdictions. However, it is still necessary for the Government of Canada to take action, as adding a species to Schedule 1 of SARA is the first step to allowing for a number of protection measures to be implemented, as presented in the response to the previous comment.

### *Protections existantes en vertu de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*

Un répondant s'est opposé à l'inscription du Gros-bec errant, du Bruant noir et blanc, du Plectrophane de McCown et du Phalarope à bec étroit. Il a indiqué qu'à son avis, ces espèces ne devaient pas être ajoutées à l'annexe 1 de la LEP, car leur habitat est déjà protégé en vertu de la LCOM ou parce qu'elles partagent leur habitat avec d'autres espèces inscrites en vertu de la LEP.

Réponse du Ministère : Les avantages de l'inscription d'une espèce à la LEP vont au-delà de la protection des individus et de leurs résidences. Tel qu'il a été mentionné dans la section « Contexte » de ce document, l'ajout d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP est la première étape permettant la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures de protection, y compris l'élaboration d'un programme de rétablissement et d'un ou de plusieurs plans d'action, l'identification et la protection de l'habitat essentiel de l'espèce, et la disponibilité de fonds pour la recherche visant à remédier aux lacunes d'information identifiées dans un calendrier d'études. L'inscription sous la LEP permet également d'invoquer les mécanismes de « filet de sécurité » en vertu de la LEP si le ministre est d'avis que les lois de la province ne protègent pas efficacement l'espèce ou les résidences des individus.

### *Opposition d'une province*

Une province a fait part de son opposition à l'inscription du Gros-bec errant, du Phalarope à bec étroit, de la Paruline hochequeue et du Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna*, indiquant qu'elle dispose de tous les outils législatifs et réglementaires nécessaires pour protéger l'espèce. La province a également indiqué que des analyses socio-économiques devraient être effectuées pour déterminer les effets de l'ajout de la Paruline hochequeue et du Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* à l'annexe 1 de la LEP.

Réponse du Ministère : Tel qu'il a été mentionné dans la section ci-dessus, le préambule de la *Loi sur les espèces en péril* indique que « la conservation des espèces sauvages au Canada est une responsabilité partagée par les gouvernements du pays et que la collaboration entre eux est importante en vue d'établir des lois et des programmes complémentaires pouvant assurer la protection et le rétablissement des espèces en péril au Canada ». Le ministère de l'Environnement se réjouit des mesures prises par les provinces et les territoires pour offrir une protection aux espèces en péril sur leur territoire. Cependant, il demeure nécessaire que le gouvernement du Canada agisse, car l'ajout d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP est la première étape permettant la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures de protection, tel qu'il a été mentionné dans la réponse au commentaire précédent.

As per *The Cabinet Directive on Regulatory Management*, departments are responsible for assessing the benefits and costs when determining whether and how to regulate. The Department of the Environment undertook such an analysis and identified the potential positive and negative economic, environmental, and social impacts of the proposed Order. This analysis was presented earlier in the “Benefits and costs” section of this document. It concluded that the cost impact of adding Louisiana Waterthrush and Red Crossbill *percna* to Schedule 1 of SARA would be low.

#### *Other comments*

An individual wrote to express their opposition to the modifications to Schedule 1 of SARA, but did not indicate the reasons behind their position.

The Department is committed to a collaborative process throughout the assessment, listing and recovery planning processes. The results of the public consultations are of great significance to the process of listing species at risk. The Department carefully reviews the comments it receives to gain a better understanding of the benefits and costs of changing Schedule 1 of SARA.

Details on each species are provided in Annex 1.

#### **Rationale**

Biodiversity is crucial to ecosystem productivity, health and resiliency, yet it is rapidly declining worldwide as species become extinct.<sup>35</sup> The Order supports the survival and recovery of nine species at risk in Canada, thus contributing to the maintenance of biodiversity in Canada. In the case of the six endangered or threatened species, they will be protected on federal lands through the general prohibitions of SARA, which include prohibitions on killing, harming, harassing, capturing, possessing, collecting, buying, selling and trading. In addition, these species will benefit from the development of recovery strategies and action plans that identify the main threats to species survival, as well as identify, when possible, the critical habitat that is necessary for their survival and recovery in Canada. In addition, three species listed as species of special concern will benefit from the development of a management plan, which includes measures for the conservation of the species.

The Order will help Canada meet its commitments under the Convention on Biological Diversity. A strategic environmental assessment concluded that the Order will

Conformément à *La Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation*, les ministères sont responsables de l'évaluation des avantages et des coûts lorsqu'ils déterminent si et comment réglementer. Le ministère de l'Environnement a entrepris une telle analyse et a identifié les impacts économiques, environnementaux et sociaux potentiels positifs et négatifs du décret proposé. Cette analyse a été présentée plus tôt dans la section « Avantages et coûts » de ce document. Elle a conclu que le coût de l'ajout de la Paruline hochequeue et du Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* à l'annexe 1 de la LEP serait faible.

#### *Autre commentaire*

Une personne a écrit pour exprimer son opposition aux modifications de l'annexe 1 de la LEP, mais n'a pas précisé les raisons derrière sa position.

Le Ministère est résolu à agir en collaboration tout au long des processus d'évaluation, d'inscription et de planification du rétablissement. Les résultats des consultations publiques sont d'une grande importance pour le processus d'inscription des espèces en péril. Le Ministère examine attentivement les commentaires reçus afin de mieux comprendre les avantages potentiels et les coûts associés à la modification de l'annexe 1 de la LEP.

De plus amples renseignements sur les espèces sont fournis à l'annexe 1.

#### **Justification**

La biodiversité est essentielle à la productivité, à la santé et à la résilience des écosystèmes, mais elle diminue dans le monde entier à mesure que des espèces disparaissent<sup>35</sup>. Le Décret soutiendra la survie et le rétablissement de neuf espèces en péril au Canada, ce qui contribuera au maintien de la biodiversité au Canada. Dans le cas des six espèces menacées ou en voie de disparition, elles seront protégées sur le territoire domaniale grâce aux interdictions générales prévues par la LEP, dont les interdictions d'abattre, de blesser, de harceler, de capturer, de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre et d'échanger. De plus, ces six espèces bénéficieront de l'élaboration de programmes de rétablissement et de plans d'action qui cibleront les menaces principales à leur survie et désigneraient, dans la mesure du possible, l'habitat essentiel nécessaire à leur survie et à leur rétablissement au Canada. Par ailleurs, l'élaboration d'un plan de gestion comprenant des mesures pour la conservation de l'espèce profitera également aux trois espèces préoccupantes.

Le Décret aidera le Canada à remplir ses engagements en application de la Convention sur la diversité biologique. Une évaluation environnementale stratégique a conclu

<sup>35</sup> Butchart S. M. H. et al. 2010. Global biodiversity: indicators of recent declines. *Science*. 328:1164-1168.

<sup>35</sup> Butchart S. M. H. et al. 2010. Global biodiversity: indicators of recent declines. *Science*. 328:1164-1168.



result in important positive environmental effects. Specifically, it demonstrated that the protection of wildlife species at risk contributes to national biodiversity and protects ecosystem productivity, health and resiliency. Given the interdependency of species, a loss of biodiversity can lead to decreases in ecosystem functions and services. These services are important to the health of Canadians and have important ties to Canada's economy. Small changes within an ecosystem resulting in the loss of individuals and species can therefore have adverse, irreversible and broad-ranging effects.

The amendments to Schedule 1 of SARA will have important positive environmental effects. They will support the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS)<sup>36</sup> goal of "Healthy wildlife populations" and the following target: "By 2020, species that are secure remain secure, and populations of species at risk listed under federal law exhibit trends that are consistent with recovery strategies and management plans." The amendments will support this goal by helping to ensure that species are provided appropriate protection. They will also indirectly contribute to the FSDS goal of "Effective action on climate change" by supporting the conservation of biodiversity, because many ecosystems play a key role in mitigating climate change impacts. These actions will also support the 2030 Agenda for Sustainable Development Goals concerning Life on Land (goal 15) and Climate Action (goal 13).<sup>37</sup>

In summary, listing of the species will benefit Canadians in many ways, yet no major costs will be borne by Indigenous peoples or stakeholders. The costs to Government are expected to be relatively low.

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

Following the listing, the Department will implement a compliance promotion plan. Compliance promotion initiatives are proactive measures that encourage voluntary compliance with the law through education and outreach activities and raise awareness and understanding of the prohibitions. Potentially affected Indigenous peoples and stakeholders will be reached in order to

- increase their awareness and understanding of the Order;
- promote the adoption of behaviours that will contribute to the overall conservation and protection of wildlife at risk;

que le Décret aura d'importants effets environnementaux positifs. Plus précisément, la protection des espèces sauvages en péril contribue à la biodiversité nationale et protège la productivité, la santé et la résilience des écosystèmes. Étant donné l'interdépendance des espèces, une perte de biodiversité peut mener à une diminution des fonctions et des services des écosystèmes. Ces services sont importants pour la santé des Canadiens et ont des liens importants avec l'économie du Canada. De petits changements à l'intérieur d'un écosystème qui entraînent la perte d'individus et d'espèces peuvent ainsi avoir des conséquences néfastes, irréversibles et variées.

Les modifications apportées à l'annexe 1 de la LEP auront d'importants effets positifs sur l'environnement. Ils appuient l'objectif « Populations d'espèces sauvages en santé » de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)<sup>36</sup> et la cible suivante : « D'ici à 2020, les espèces qui sont en sécurité le demeurent, et les populations d'espèces en péril inscrites en vertu des lois fédérales montrent des tendances qui sont conformes aux stratégies de rétablissement et aux plans de gestion. » Les modifications appuient cet objectif en faisant en sorte que les espèces reçoivent une protection adéquate. Elles contribuent aussi indirectement à l'objectif « Mesures relatives aux changements climatiques » de la SFDD en soutenant la conservation de la biodiversité, car de nombreux écosystèmes jouent un rôle clé dans l'atténuation des impacts du changement climatique. Ces actions appuient également l'Agenda 2030 pour le développement durable et ses objectifs mondiaux de développement durable, notamment concernant la protection de la vie terrestre (objectif 15) et les mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques (objectif 13).<sup>37</sup>

En résumé, l'ajout de ces espèces à la liste apportera des avantages aux Canadiens de diverses façons, mais n'engendrera pas de coûts majeurs pour les peuples autochtones ou les intervenants. Les coûts pour le gouvernement seront relativement bas.

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

À la suite de l'inscription, le Ministère mettra en œuvre un plan de promotion de la conformité. La promotion de la conformité encourage le respect de la loi par des activités d'éducation et de sensibilisation et vise à faire connaître et comprendre les interdictions. Les activités cibleront les peuples autochtones et les intervenants susceptibles d'être touchés afin :

- de les aider à connaître et à comprendre le Décret;
- de promouvoir l'adoption de comportements contribuant à la conservation et à la protection des espèces sauvages en péril dans leur ensemble;

<sup>36</sup> Federal Sustainable Development Strategy

<sup>37</sup> Sustainable Development Goals

<sup>36</sup> Stratégie fédérale de développement durable

<sup>37</sup> Objectifs de développement durable

- increase compliance with the Order; and
- enhance their knowledge regarding species at risk.

These objectives will be accomplished by creating and disseminating information products to explain the new prohibitions applicable on federal lands for threatened or endangered species; the recovery planning process that follows listing and how stakeholders can get involved; and general information on each of the species. These resources will be posted on the SAR Public Registry. Mail-outs and presentations to targeted audiences may also be considered appropriate.

In Parks Canada protected heritage places, front-line staff will be given the appropriate information regarding the species at risk found within their sites so that they can inform visitors on prevention measures and engage them in the protection and conservation of species at risk.

Subsequent to listing, the preparation and implementation of recovery strategies, action plans or management plans may result in recommendations for further regulatory action for the protection of wildlife species. It may also draw on the provisions of other Acts of Parliament to provide required protection.

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment as well as seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. Agreements on alternative measures may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under SARA. Under the penalty provisions of the Act, a corporation found guilty of an offence punishable on summary conviction 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. A corporation found guilty of an indictable offence is liable to a fine of not more than \$1,000,000; a non-profit corporation, to a fine of not more than \$250,000; and any other person, to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both.

As stated above, section 73 of SARA allows individuals to apply to the Minister for a permit to engage in an activity affecting a listed wildlife species, its critical habitat or the

- d'accroître la conformité au Décret;
- de les aider à mieux connaître les espèces en péril.

Ces objectifs seront atteints grâce à la création et à la diffusion de produits d'information expliquant les nouvelles interdictions concernant les espèces menacées ou en voie de disparition qui s'appliqueront sur le territoire domanial, le processus de planification du rétablissement qui suivra l'inscription et la façon dont les intervenants pourront participer, ainsi que les renseignements généraux sur chacune des espèces. Ces ressources seront publiées dans le Registre public des espèces en péril. Des envois postaux et des présentations destinés aux publics cibles pourraient aussi être envisagés.

Dans les lieux patrimoniaux protégés de Parcs Canada, les employés de première ligne recevront l'information appropriée à propos des espèces en péril qui se retrouvent sur leurs sites afin qu'ils puissent informer les visiteurs des mesures de prévention et les impliquer dans la protection et la conservation des espèces en péril.

À la suite de l'inscription, l'élaboration et la mise en œuvre des programmes de rétablissement et des plans d'action ou de gestion pourraient donner lieu à la recommandation de prendre de nouvelles mesures réglementaires visant la protection des espèces sauvages. Elles pourraient aussi mettre à contribution les dispositions d'autres lois fédérales afin d'assurer la protection requise.

La LEP prévoit des sanctions en cas d'infraction, notamment des amendes ou des peines d'emprisonnement ainsi que la saisie et la confiscation des biens saisis ou des produits de leur aliénation. Dans certaines conditions, un accord sur des mesures de rechange peut être conclu avec la personne accusée d'une infraction. La LEP prévoit également des inspections ainsi que des opérations de perquisition et de saisie par les agents de l'autorité désignés pour assurer la conformité. En vertu des dispositions sur les peines, une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif reconnue coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire est passible d'une amende maximale de 300 000 \$; 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 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou des deux. Une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif reconnue coupable d'une infraction punissable par mise en accusation est passible d'une amende maximale de 1 000 000 \$; 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 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans, ou des deux.

Comme il est indiqué ci-dessus, l'article 73 de la LEP permet à une personne de demander au ministre compétent un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une

residences of its individuals. Given that the nine migratory bird species are protected under the MBCA, the permitting option for the particular activity must also be available under the MBCA. Upon notifying an applicant that their application for a section 73 permit is received, the Minister has 90 days to either issue or refuse to issue the permit.<sup>38</sup>

The *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations* contribute to consistency, predictability and transparency in the SARA permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards for the section 73 permit application process. The Department of the Environment measures its service performance annually, and performance information is posted on the Department website<sup>39</sup> no later than June 1 for the preceding fiscal year.

### Contact

Mary Jane Roberts  
Director  
Species at Risk Act Policy and Regulatory Affairs  
Canadian Wildlife Service  
Environment and Climate Change Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 1-800-668-6767  
Email: [ec.LEPreglementations-SARAregrulations.ec@canada.ca](mailto:ec.LEPreglementations-SARAregrulations.ec@canada.ca)

### Annex 1 — Description of species being added or reclassified to Schedule 1 of the *Species at Risk Act*

#### Black Swift (*Cypseloides niger*)

COSEWIC assessed this species as endangered in May 2015.

#### About this species

The Black Swift is the largest swift in North America and a migratory bird protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*. It has an almost entirely blackish plumage, has long, pointed wings, and is the only North American swift with a notched tail. It feeds exclusively on flying insects and has many unusual life-history traits compared to other landbird species (single egg clutch, extended maturation, remote waterfall and cave nesting sites). The Black Swift may be a sensitive indicator for climate

espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. Puisque les neuf espèces sont des oiseaux migrateurs protégés en vertu de la LCOM, l'option de délivrer un permis pour l'activité doit également être disponible sous la LCOM. Une fois que le demandeur est avisé de la réception de sa demande de permis en vertu de l'article 73, le ministre dispose de 90 jours pour délivrer le permis ou refuser de le faire<sup>38</sup>.

Le *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite* contribue à la cohérence, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance des permis en vertu de l'article 73 de la LEP en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le ministère de l'Environnement mesure le rendement de ses services chaque année, et l'information sur le rendement est diffusée sur le site Web du Ministère<sup>39</sup> au plus tard le 1<sup>er</sup> juin pour l'exercice précédent.

### Personne-ressource

Mary Jane Roberts  
Directrice  
Politiques sur la Loi sur les espèces en péril et affaires réglementaires  
Service canadien de la faune  
Environnement et Changement climatique Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 1-800-668-6767  
Courriel : [ec.LEPreglementations-SARAregrulations.ec@canada.ca](mailto:ec.LEPreglementations-SARAregrulations.ec@canada.ca)

### Annexe 1 — Description des espèces ajoutées ou reclassifiées à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*

#### Martinet sombre (*Cypseloides niger*)

En mai 2015, le COSEPAC a évalué l'espèce comme étant en voie de disparition.

#### Au sujet de l'espèce

Le Martinet sombre, le plus gros martinet d'Amérique du Nord, est une espèce migratrice protégée aux termes de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Cet oiseau a le plumage presque entièrement noirâtre et de longues ailes pointues et il est le seul martinet d'Amérique du Nord dont la queue est échancrée. Il se nourrit exclusivement d'insectes qu'il capture en vol et son cycle vital comporte de nombreuses caractéristiques inhabituelles par rapport aux autres espèces d'oiseaux

<sup>38</sup> Section 3 of the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations*, SOR/2013-140.

<sup>39</sup> Department of the Environment [service performance](#).

<sup>38</sup> Article 3 du *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite*, DORS/2013-140.

<sup>39</sup> [Rendement des services](#) du ministère de l'Environnement.

change, as its waterfall nesting sites are likely to be impacted by decreased snow pack and glacial melt.

Canada is believed to harbour about 81% of the North American population, the vast majority of which occurs in British Columbia. Often foraging at high altitude, Black Swifts fly over open country and forests in mountainous areas and lowlands, pursuing aerial insects.

The most important threats to the species are believed to be airborne pollutants, which reduce aerial insect food availability and/or potentially cause reproductive failure in swifts, and climate change. Other threats such as problematic native species, logging, annual and perennial non-timber crops, livestock farming and ranching, hydroelectric dams and water management, and recreational activities were considered as being negligible.

#### Consultations

Four species-specific comments were received regarding the Black Swift from one provincial government, two environmental non-governmental organizations and one individual. All comments were supportive or did not oppose listing.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, two comments that did not oppose the listing of the species were received.

#### Listing rationale

Like many other birds that specialize on a diet of flying insects, this species has experienced a large population decline over recent decades. The causes of the decline are not well understood, but are believed to be related to changes in food supply that may be occurring at one or more points in its life cycle. The magnitude and geographic extent of the decline are causes for conservation concern.

terrestres (cuvée d'un seul œuf, longue période de développement au nid, nidification à des chutes et dans des cavernes éloignées). Le Martinet sombre pourrait être un indicateur sensible des changements climatiques, car ses sites de nidification à des chutes seront probablement touchés par la réduction des quantités d'eaux de fonte issues de la couverture neigeuse et des glaciers.

On pense que le Canada abrite environ 81 % de la population nord-américaine, dont la grande majorité est présente en Colombie-Britannique. Souvent à haute altitude, les Martinets sombres s'alimentent d'insectes aériens au-dessus de milieux ouverts et de forêts de régions montagneuses et de basses terres.

On croit que les plus importantes menaces pesant sur l'espèce sont les polluants atmosphériques (qui réduisent la disponibilité d'insectes aériens comme source de nourriture et/ou qui causent potentiellement un échec de la reproduction chez les martinets) et les changements climatiques. D'autres menaces (par exemple espèces indigènes problématiques, exploitation forestière, cultures annuelles et pérennes de produits autres que le bois, élevage de bétail, gestion et utilisation de l'eau et exploitation de barrages hydroélectriques, activités récréatives) ont été jugées négligeables.

#### Consultations

Quatre commentaires visant spécifiquement le Martinet sombre ont été reçus de la part d'un gouvernement provincial, de deux organisations environnementales non gouvernementales et d'un particulier. Tous les commentaires étaient favorables à l'inscription de l'espèce ou ne s'y opposaient pas.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, deux commentaires ne s'opposant pas à l'inscription de l'espèce ont été reçus.

#### Justification de l'inscription

Comme de nombreux autres oiseaux se nourrissant essentiellement d'insectes capturés en vol, cette espèce a connu un important déclin de ses effectifs au cours des dernières décennies. Les causes de ce déclin ne sont pas bien comprises, mais seraient liées à des changements dans l'abondance de sa nourriture qui pourraient se produire à un ou à plusieurs stades de son cycle vital. L'ampleur et l'étendue géographique du déclin sont source de préoccupation sur le plan de la conservation.

**Cassin's Auklet (*Ptychoramphus aleuticus*)**

COSEWIC assessed this species as a species of special concern in November 2014.

**About this species**

Cassin's Auklet is a small grey seabird that comprises almost half of all seabirds nesting in British Columbia. About 75–80% of the global population breeds in British Columbia, nesting in burrows in forested or treeless habitats on islands. Cassin's Auklets lay a single-egg clutch, which is incubated by both parents on alternating days for about 38 days. After the egg hatches, parents return to the burrow at night to feed the nestling for about 45 days. The young are independent at fledging.

This species faces threats from climate change, introduced mammalian predators, and oil spills. Climate change is expected to result in warmer ocean temperatures and more frequent El Niño events, both of which have negative consequences for Cassin's Auklet reproduction and survival. The impacts are expected to be most severe and immediate in the California Current System. Rats, raccoons and mink cause notable destruction to, and possibly extirpation of, colonies. The threat of oil contamination from chronic or catastrophic spills is ongoing and expected to increase if offshore vessel traffic increases.

**Consultations**

No species-specific comments were received during initial consultations.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, no comments specific to this species were received.

**Listing rationale**

About 75% of the world population of this ground-nesting seabird occurs in British Columbia. Overall, the Canadian population is thought to be declining, but population monitoring has been insufficient to determine size and trends. The amount of suitable nesting habitat has declined over the past 75 years due to introductions of mammalian predators (rats, raccoons and mink) to colony islands. Changes to vegetation have also decreased the amount of high-quality nesting habitat on some islands since the 1980s. The species also faces other threats when

**Starique de Cassin (*Ptychoramphus aleuticus*)**

En novembre 2014, le COSEPAC a évalué l'espèce comme étant préoccupante.

**Au sujet de l'espèce**

Le Starique de Cassin est un petit oiseau de mer gris dont la population de nicheurs en Colombie-Britannique représente près de la moitié de tous les oiseaux de mer nichant dans la province. Environ 75 à 80 % de sa population mondiale se reproduit en Colombie-Britannique, dans des terriers se trouvant dans des milieux insulaires boisés ou exempts d'arbres. Le nid ne compte qu'un seul œuf, qui est couvé par les deux parents en alternance journalière durant environ 38 jours. Après l'éclosion, les parents réintègrent le terrier chaque soir pour nourrir le poussin sur une période d'environ 45 jours. Le jeune est indépendant une fois qu'il a quitté le nid.

L'espèce fait face aux menaces posées par les changements climatiques, les mammifères prédateurs introduits et les déversements d'hydrocarbures. Les changements climatiques devraient donner lieu à une hausse des températures océaniques et à un accroissement de la fréquence des épisodes El Niño, ces deux facteurs ayant des conséquences négatives sur la reproduction et la survie des Stariques de Cassin. Ces effets devraient être particulièrement importants et immédiats dans le système du courant de Californie. Par ailleurs, les rats, les ratons laveurs et les visons ont des effets destructeurs notables sur les colonies et ceux-ci pourraient peut-être même en éliminer certaines. Enfin, la menace que présente la contamination par les hydrocarbures issue de déversements chroniques ou catastrophiques est constante et devrait s'accroître s'il y a augmentation de la circulation de navires en mer.

**Consultations**

Aucun commentaire visant spécifiquement le Starique de Cassin n'a été reçu durant la période de consultation initiale.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, aucun commentaire spécifique à cette espèce n'a été reçu.

**Justification de l'inscription**

Environ 75 % de la population mondiale de cet oiseau de mer nichant à même le sol se retrouve en Colombie-Britannique. Dans l'ensemble, on estime que la population canadienne est en déclin, mais le suivi a été insuffisant pour déterminer la taille et les tendances de la population. La quantité de milieux propices à la nidification de l'espèce a diminué au cours des 75 dernières années en raison d'introductions de mammifères prédateurs (rats, ratons laveurs et visons) dans les îles abritant une colonie. Des modifications de la végétation ont aussi entraîné une

it forages at sea, including large-scale climate change effects on its oceanic prey, and risks from oiling.

### **Evening Grosbeak (*Coccothraustes vespertinus*)**

COSEWIC assessed this species as a species of special concern in November 2016.

#### **About this species**

The Evening Grosbeak is a stocky, boldly coloured song-bird, with a massive greenish-yellow bill. In Canada, its distribution includes all Canadian provinces and territories except Nunavut.

Optimal Evening Grosbeak breeding habitat generally includes open, mature mixed-wood forests, where fir species and/or White Spruce are dominant, and Spruce Budworm is abundant. Outside the breeding season, the species seems to depend largely on seed crops from various trees such as firs and spruces in the boreal forest, but is also attracted to ornamental trees that produce seeds or fruit, and bird feeders stocked with sunflower seeds.

Fluctuations of Spruce Budworm populations, which naturally occur every 25–40 years in eastern Canada and every 26 years in western Canada, are likely a key factor in fluctuations of the Evening Grosbeak population since 1970. Known threats to the Evening Grosbeak include mortality caused by window strikes while birds are visiting feeders in winter, reduction of mature and old-growth mixed-wood forests due to commercial forest management, and mortality due to road collisions when individuals feed on grit and road salt. Mortality related to ingestion of sodium chloride along roadsides may also be a threat. Over the long term, there may be a contraction of breeding habitat due to climate change.

#### **Consultations**

Twelve species-specific comments were received regarding the Evening Grosbeak from one provincial government, seven Indigenous governments, one industry association, one environmental non-governmental organization, one federal department and one regional government. All comments were supportive or did not oppose listing.

réduction de la quantité d'habitats de nidification de haute qualité dans certaines îles depuis les années 1980. L'espèce est également confrontée à d'autres menaces lorsqu'elle s'alimente en mer, notamment aux effets à grande échelle des changements climatiques sur ses proies océaniques et aux risques posés par le mazoutage.

### **Gros-bec errant (*Coccothraustes vespertinus*)**

En novembre 2016, le COSEPAC a évalué l'espèce comme étant préoccupante.

#### **Au sujet de l'espèce**

Le Gros-bec errant est un oiseau chanteur trapu et coloré; son bec est fort et jaune verdâtre. Au Canada, son aire de répartition englobe l'ensemble des provinces et des territoires, à l'exception du Nunavut.

L'habitat de nidification optimal du Gros-bec errant comprend généralement des forêts mixtes matures et ouvertes, dans lesquelles des espèces de sapins ou l'épinette blanche sont dominantes et où il y a abondance de tordeuses des bourgeons de l'épinette. En dehors de la période de nidification, l'espèce semble dépendre en grande partie des graines produites par divers arbres, comme les sapins et les épinettes dans la forêt boréale, et elle est attirée aussi par les arbres ornementaux qui produisent des graines ou des fruits et par les mangeoires d'oiseaux qui contiennent des graines de tournesol.

Les variations des populations de tordeuses des bourgeons de l'épinette, qui se produisent de manière naturelle tous les 25 à 40 ans dans l'est du Canada et tous les 26 ans dans l'ouest du pays, constituent probablement l'un des principaux facteurs ayant influé sur les variations des populations de Gros-becs errants depuis 1970. Les menaces pesant sur le Gros-bec errant sont notamment la mortalité associée aux collisions avec des fenêtres lorsque les individus viennent s'alimenter aux mangeoires durant l'hiver, la réduction de la superficie des forêts mixtes matures et anciennes qui résulte de l'exploitation forestière commerciale, et la mortalité routière lorsque les individus se nourrissent de sels de voirie et de gravier sur les routes. La mortalité causée par l'ingestion de chlorure de sodium au bord des routes peut aussi constituer une menace pour l'espèce. À long terme, il pourrait y avoir contraction de l'habitat de nidification en raison des changements climatiques.

#### **Consultations**

Douze commentaires visant spécifiquement le Gros-bec errant ont été reçus de la part d'un gouvernement provincial, de sept gouvernements autochtones, d'une association représentant une industrie, d'une organisation non gouvernementale de l'environnement, d'un ministère fédéral et d'un gouvernement régional. Tous les commentaires étaient favorables à l'inscription de l'espèce ou ne s'y opposaient pas.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, eight comments were received specific to this species. All but two of these comments supported or did not oppose the addition of the species to Schedule 1 of SARA. The opposing comments and a departmental response are presented in the “Consultation” section of this document.

#### Listing rationale

The species has exhibited significant long-term declines (77–90%) over most of its range, since 1970. Over the past decades, some data suggest a further decline of nearly 40%, while other data indicate stabilization at a lower level.

#### **Lark Bunting (*Calamospiza melanocorys*)**

COSEWIC assessed this species as threatened in November 2016.

#### About this species

The Lark Bunting is a large chunky sparrow with a short tail and relatively large bill. The species is restricted to breeding in the grasslands of west-central North America, from the southern Canadian prairies through the Great Plains of the central United States into northern Mexico. In Canada, Lark Buntings are found in southeastern Alberta, southern Saskatchewan, and southwestern Manitoba. They spend the non-breeding season in the south-west United States and north-central Mexico.

Lark Buntings occur in a variety of grassland habitats, including shortgrass and mixed-grass prairie, weedy fallow fields, pastures, and croplands. They prefer habitat with a combination of grass, shrubby vegetation and bare ground for nesting. Shrubs or tall grasses near the nest provide shading and concealment from predators. In Canada, the species appears to use managed agricultural areas such as hayfields, cultivated grasslands and roadside ditches, in addition to native grasslands.

Little is known about threats specific to the Canadian Lark Bunting population. Over much of the Great Plains, habitat loss, degradation, and fragmentation due to agriculture, urbanization and resource extraction are considered the primary threats to the species, along with the effects of pesticides.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, huit commentaires spécifiques à cette espèce ont été reçus. Tous les commentaires, sauf deux, appuyaient l'ajout de l'espèce à l'annexe 1 de la LEP ou ne s'y opposaient pas. Les commentaires opposés et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

#### Justification de l'inscription

L'espèce a connu d'importants déclin à long terme (77 à 90 %) depuis 1970 dans une grande partie de son aire de répartition. Certaines données des dernières décennies indiquent un déclin accru de près de 40 %, alors que d'autres données montrent que la population s'est stabilisée à un faible niveau.

#### **Bruant noir et blanc (*Calamospiza melanocorys*)**

En novembre 2016, le COSEPAC a évalué l'espèce comme étant menacée.

#### Au sujet de l'espèce

Le Bruant noir et blanc est un gros bruant trapu à courte queue et au bec relativement volumineux. Le Bruant noir et blanc se reproduit seulement dans les prairies du centre-ouest de l'Amérique du Nord, depuis le sud des Prairies canadiennes jusque dans le nord du Mexique, en passant par les Grandes Plaines du centre des États-Unis. Au Canada, le Bruant noir et blanc est présent dans le sud-est de l'Alberta, le sud de la Saskatchewan et le sud-ouest du Manitoba. En dehors de la période de reproduction, le Bruant noir et blanc se trouve dans le sud-ouest des États-Unis et le centre-nord du Mexique.

Le Bruant noir et blanc est présent dans divers habitats de prairie, notamment dans les prairies à graminées courtes et mixtes, les champs en jachère envahis de mauvaises herbes, les pâturages et les terres agricoles. Il préfère nicher dans des milieux où se combinent graminées, végétation arbustive et sol dénudé. Les arbustes ou les grandes graminées qui se trouvent près des nids offrent une protection contre le soleil et les prédateurs. Au Canada, l'espèce semble utiliser des zones agricoles, comme les champs de foin, les prairies cultivées et les fossés en bordure de routes, en plus des prairies indigènes.

On sait peu de choses à propos des menaces pesant spécifiquement sur la population canadienne de Bruants noir et blanc. Dans une grande partie des Grandes Plaines, la perte, la dégradation et la fragmentation d'habitat attribuables à l'agriculture, à l'urbanisation et à l'extraction de ressources, ainsi que les effets causés par des pesticides, sont considérés comme les principales menaces pesant sur l'espèce.

## Consultations

One species-specific comment that did not oppose the listing was received from an Indigenous government regarding Lark Bunting.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, one opposing comment was received with regards to the listing of the species. The opposing comment and a departmental response are presented in the “Consultation” section of this document.

## Listing rationale

This grassland songbird is at the northern edge of its range in the Canadian Prairies. It is nomadic, with breeding populations shifting considerably from year to year to track favourable conditions across the regional landscape, seeking peak abundance of grasshoppers. Population estimates therefore fluctuate substantially and complicate the estimation of short-term trends, but long-term data show a decline of 98% since 1970. Over most of the past decade, the trend has remained strongly negative.

A number of limiting factors make Lark Buntings susceptible to decline. They rely heavily on the availability of vegetative cover to minimize thermal stress while nesting. They are sensitive to drought conditions, when their main food (grasshoppers) is less abundant, and they experience increased competition with other grassland bird species and a resultant lower rate of recruitment. Conversely, they are also vulnerable to heavy rainfall events on the breeding grounds, and to fluctuations in seed availability on their wintering grounds.

## Louisiana Waterthrush (*Parkesia motacilla*)

The Louisiana Waterthrush was listed to Schedule 1 of SARA as a species of special concern in December 2007. COSEWIC reassessed the species as threatened in November 2015.

## About this species

The Louisiana Waterthrush is a relatively large, drab wood-warbler that resembles a small thrush. In Canada, the species breeds in southern Ontario, where it is considered a rare, but regular local summer resident in the Norfolk Sand Plain region bordering the north shore of Lake Erie, and the central Niagara Escarpment between Hamilton and Owen Sound. It is also a rare, but sporadic breeder in southwestern Quebec.

## Consultations

Un commentaire visant spécifiquement l'inscription du Bruant noir et blanc a été reçu de la part d'un gouvernement autochtone. Il ne s'opposait pas à l'inscription.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un commentaire s'opposant à l'inscription a été reçu concernant cette espèce. Le commentaire et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

## Justification de l'inscription

Cet oiseau chanteur des prairies se trouve à la limite septentrionale de son aire de répartition dans les Prairies canadiennes. L'espèce est nomade; les populations reproductrices changent considérablement d'endroits d'une année à l'autre pour suivre les conditions favorables à l'échelle du paysage régional, recherchant les pointes d'abondance de sauterelles. Par conséquent, les estimations de la population fluctuent considérablement et viennent compliquer l'estimation des tendances à court terme. Cependant, les données à long terme montrent un déclin de 98 % depuis 1970. Au cours de la plus grande partie de la dernière décennie, cette tendance est restée fortement négative.

Un certain nombre de facteurs limitatifs rend les Bruants noir et blanc susceptibles au déclin. Cette espèce dépend fortement de la disponibilité de la couverture végétale pour réduire le stress thermique lors de la nidification. Les Bruants noir et blanc sont vulnérables aux conditions de sécheresse, qui réduisent l'abondance de leur proie principale (les sauterelles) et les exposent à une compétition accrue avec d'autres espèces d'oiseaux de prairie, d'où une réduction du taux de recrutement. À l'inverse, ils sont aussi vulnérables aux épisodes de fortes pluies dans leurs lieux de reproduction et aux fluctuations de la disponibilité de graines dans leurs quartiers d'hiver.

## Paruline hochequeue (*Parkesia motacilla*)

La Paruline hochequeue a été inscrite à l'annexe 1 de la LEP en tant qu'espèce préoccupante en décembre 2007. En novembre 2015, le COSEPAC a réévalué l'espèce comme étant menacée.

## Au sujet de l'espèce

La Paruline hochequeue est une espèce d'assez grande taille, de couleur terne, semblable à une petite grive. Au Canada, l'espèce niche dans le sud de l'Ontario, où elle est considérée comme étant un résident rare mais régulier en été par endroits dans la région de la plaine sablonneuse de Norfolk, qui longe la rive nord du lac Érié, et la partie centrale de l'escarpement du Niagara, entre Hamilton et Owen Sound. Elle se reproduit également sporadiquement dans le sud-ouest du Québec.



The Louisiana Waterthrush occupies specialized habitat, showing a strong preference for nesting and wintering along relatively pristine headwater streams and wetlands situated in large tracts of mature forest. Although it prefers running water (especially clear, cold water streams), it also inhabits heavily wooded swamps with vernal or semi-permanent pools.

The species is a habitat specialist and its global population is limited by the supply of high-quality aquatic habitat on both its breeding and wintering grounds. There isn't a specific threat to the survival of the Canadian population; rather, it is the cumulative effects of many threats at different stages of its annual life cycle that are of particular concern. Habitat loss and changes in water quality/quantity due to agricultural intensification and suburban residential development may have contributed to declines observed in parts of southern Ontario. Habitat conditions in Canada are expected to further deteriorate due to the anticipated spread of Hemlock Woolly Adelgid, an exotic forest pest, into eastern Canada.

### Consultations

Four species-specific comments were received regarding the Louisiana Waterthrush from one provincial government, two First Nations and one regional municipality. All comments were supportive or did not oppose listing.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, two comments were received specific to this species. One of these comments did not oppose the addition of the species to Schedule 1 of SARA, while the other one did oppose it. The opposing comment and a departmental response are presented in the "Consultation" section of this document.

### Rationale for reclassification

Since this species was last assessed by COSEWIC in 2006, new information has been made available on the species: its distribution and abundance; its nesting productivity and parasitism rates; and some information on site fidelity, site turnover, and return rates in Ontario. New and emerging threats on the breeding grounds are impacting breeding habitat in the northern United States range, which is considered an essential source of immigrants to sustain the small Canadian population. New forest pest species are also expected to affect forest habitat in the Canadian breeding range in the near future. Other threats to the population in southern Ontario are continuing. The Canadian population is small, probably consisting of fewer than 500 adults, but breeding pairs are difficult to

La Paruline hochequeue occupe un habitat spécialisé; pour la nidification et l'hivernage, elle a une forte préférence pour les ruisseaux d'amont aux eaux relativement intactes et pour les milieux humides situés dans de grandes étendues de forêt mature. Bien qu'elle préfère l'eau vive (en particulier les cours d'eau limpides d'eaux froides), elle occupe également les marécages densément boisés présentant des mares printanières ou semi-permanentes.

Cette spécialisation en matière d'habitat fait que la population mondiale de l'espèce est limitée par la quantité de milieux aquatiques de grande qualité dans ses aires de reproduction et d'hivernage. Il n'y a pas de menace spécifique unique à la survie de la population canadienne; le problème réside plutôt dans les effets cumulatifs de nombreuses menaces à différents stades du cycle vital annuel de l'espèce. La perte d'habitat et les changements dans la qualité de l'eau et la quantité d'eau causés par l'intensification de l'agriculture ainsi que l'aménagement résidentiel dans les banlieues pourraient également avoir contribué aux déclinés observés dans certaines parties du sud de l'Ontario. Au Canada, les conditions de l'habitat devraient se détériorer encore davantage à cause de la propagation prévue du puceron lanigère de la pruche, un ravageur forestier exotique, dans l'est du Canada.

### Consultations

Quatre commentaires visant spécifiquement la Paruline hochequeue ont été reçus de la part d'un gouvernement provincial, de deux Premières Nations et d'une municipalité régionale. Tous les commentaires étaient favorables à l'inscription de l'espèce ou ne s'y opposaient pas.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, deux commentaires spécifiques à cette espèce ont été reçus. L'un de ces commentaires ne s'opposait pas à l'ajout de l'espèce à l'annexe 1 de la LEP, tandis que l'autre s'y opposait. Le commentaire opposé et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

### Justification de la reclassification

Depuis la dernière évaluation de l'espèce par le COSEPAC, en 2006, de nouveaux renseignements ont été rendus disponibles sur l'espèce, notamment en ce qui concerne la répartition, l'abondance et les taux de productivité et de parasitisme des nids. On en sait également plus sur la fidélité aux sites, le remplacement des sites et les taux de retour en Ontario. Des menaces nouvelles et émergentes dans les lieux de reproduction ont des effets sur l'habitat de reproduction dans le nord de l'aire de répartition aux États-Unis, qui est considérée comme une source essentielle d'immigration pour soutenir la petite population canadienne. De nouvelles espèces de ravageurs forestiers devraient également avoir des conséquences sur l'habitat forestier dans l'aire de reproduction canadienne au cours

detect. Population trends for the Canadian population are uncertain. Declines have been noted in some parts of the Canadian range, particularly in its stronghold in south-western Ontario, while new pairs have been found in others. Immigration of individuals from the northeastern United States is thought to be important to maintaining the Canadian population. However, while the U.S. source population currently appears to be fairly stable, it may be subject to future population declines due to emerging threats to habitat.

### **McCown's Longspur (*Rhynchophanes mccownii*)**

The McCown's Longspur was listed to Schedule 1 of SARA as a species of special concern in December 2007. COSEWIC reassessed the species as threatened in April 2016.

#### **About this species**

The McCown's Longspur is a grey or greyish-brown sparrow-like songbird that breeds in short-grass prairie, non-native pastures, closely grazed mixed-grass prairie, and some cultivated fields from southern Alberta and eastern Montana to southern Saskatchewan and the western edge of the Dakotas. The Canadian population is estimated from Breeding Bird Survey (BBS) results as 138 000 adults, which is about 23% of the global population. The best available information on trends, from the BBS, suggests the species declined by 98% in Canada between 1970 and 2012 and by at least 30% in the 10-year period between 2002 and 2012.

The species breeds in dry, sparse, short-cropped grassland with bare patches and few shrubs or forbs. Such habitat includes short-grass prairie, non-native pastures, closely grazed mixed-grass prairie, and some cultivated fields. The breeding habitat declined historically through the last century, and habitat loss and degradation continue, mainly because native grasslands are being converted for agriculture.

Threats include disruptions to natural systems that maintain the species' habitat, agricultural effluents, oil and gas drilling, annual and perennial non-timber crops, renewable energy development, and transportation and service corridors associated with development.

des prochaines années. D'autres menaces continuent également de peser sur la population du sud de l'Ontario. La population canadienne, de petite taille, compte probablement moins de 500 adultes, mais les couples nicheurs sont difficiles à détecter. Les tendances démographiques de la population canadienne sont incertaines. Des déclinés ont été observés dans certaines portions de l'aire de répartition canadienne, en particulier dans le bastion du sud-ouest de l'Ontario, alors que de nouveaux couples ont été observés dans d'autres zones. On croit que l'immigration d'individus depuis le nord-est des États-Unis est importante pour maintenir la population canadienne. Toutefois, bien que la population source des États-Unis semble actuellement relativement stable, elle pourrait faire l'objet de déclinés futurs en raison de menaces émergentes pesant sur l'habitat.

### **Plectrophane de McCown (*Rhynchophanes mccownii*)**

Le Plectrophane de McCown a été inscrit en décembre 2007 à l'annexe 1 de la LEP en tant qu'espèce préoccupante. En avril 2016, le COSEPAC a réévalué l'espèce comme étant menacée.

#### **Au sujet de l'espèce**

Le Plectrophane de McCown est un oiseau chanteur gris ou brun grisâtre ressemblant à un moineau, qui niche dans la prairie à herbes courtes, les pâturages non indigènes, la prairie mixte broutée à ras et dans certains champs cultivés, depuis le sud de l'Alberta et l'est du Montana jusque dans le sud de la Saskatchewan et la bordure ouest des Dakotas. Selon les données du Relevé des oiseaux nicheurs (BBS), la population au Canada est estimée à 138 000 adultes, ce qui correspond à environ 23 % de la population mondiale de Plectrophanes de McCown. Selon les meilleures données sur les tendances, soit celles du BBS, la population aurait diminué de 98 % au Canada de 1970 à 2012, et d'au moins 30 % durant la décennie 2002-2012.

L'espèce niche dans la prairie sèche où les herbes clairsemées ont été coupées à ras et où l'on trouve des parcelles de sol nu ainsi que quelques arbustes ou quelques plantes herbacées non graminoides. L'habitat comprend la prairie à herbes courtes, les pâturages non indigènes, la prairie mixte broutée à ras et certains champs cultivés. Au cours du siècle dernier, la superficie de l'habitat de reproduction a diminué, et la perte et la dégradation d'habitat se poursuivent, principalement parce que les prairies indigènes sont converties en terres agricoles.

Les menaces pesant sur l'espèce comprennent les modifications des systèmes naturels qui maintiennent l'habitat de l'espèce, les effluents agricoles, le forage pétrolier et gazier, les cultures annuelles et pérennes de produits autres que le bois, l'exploitation de sources d'énergie renouvelable, et les corridors de transport et de service associés à divers aménagements.

## Consultations

Five species-specific comments were received regarding the McCown's Longspur from one provincial government, one First Nation, two environmental non-governmental organizations and one individual. One of the five comments opposed the up-listing, while the others were supportive of the listing or did not oppose it. The opposing comment and a departmental response have been described in the "Consultation" section of this RIAS.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, one opposing comment was received with regards to the listing of the species. The opposing comment and a departmental response are presented in the "Consultation" section of this document.

## Rationale for reclassification

This grassland bird has experienced a severe population decline since at least the late 1960s, and there is evidence of a substantial, continuing decline. The species is primarily threatened by continuing loss and degradation of grassland habitats within both its breeding and wintering grounds.

### **Pink-footed Shearwater (*Ardenna creatopus*)**

The Pink-footed Shearwater was listed to Schedule 1 of SARA as threatened in July 2005. COSEWIC reassessed the species as endangered in November 2016.

## About this species

The Pink-footed Shearwater is a stocky seabird about the size of a medium gull. In Canada, the species occurs exclusively off the coast of British Columbia, with observations concentrated off the west coast of Vancouver Island, the entrance of the Strait of Juan de Fuca, and in Queen Charlotte Sound. Numbers in Canada peak from June to October.

Pink-footed Shearwaters nest in burrows that they excavate in the soil of their breeding colonies. In the marine environment, Pink-footed Shearwaters display a preference for biologically productive waters associated with the continental slope, shelf and shelf break.

Threats facing this species at its colonies include human exploitation and disturbance, predation, disturbance and competition from introduced mammals, and habitat loss and destruction, particularly via erosion compounded by

## Consultations

Cinq commentaires visant spécifiquement le Plectrophane de McCown ont été reçus, issus d'un gouvernement provincial, d'une Première Nation, de deux organisations environnementales non gouvernementales et d'un particulier. L'un des cinq commentaires s'opposait à la reclassement de l'espèce dans une catégorie de risque plus élevé, mais les autres y étaient favorables ou ne s'y opposaient pas. Le commentaire s'opposant à la reclassement de l'espèce ainsi qu'une réponse ministérielle sont décrits plus haut dans la section « Consultation » du présent RÉIR.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un commentaire s'opposant à l'inscription a été reçu concernant cette espèce. Le commentaire opposé et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

## Justification de la reclassification

Cet oiseau de prairie a connu un grave déclin démographique depuis au moins la fin des années 1960, et il y a des indications que le déclin se poursuit et demeure important. L'espèce est principalement menacée par la perte et la dégradation continues d'habitats prairiaux dans ses lieux de reproduction et d'hivernage.

### **Puffin à pieds roses (*Ardenna creatopus*)**

Le Puffin à pieds roses a été inscrit à l'annexe 1 de la LEP en juillet 2005 en tant qu'espèce menacée. En novembre 2016, le COSEPAC a réévalué l'espèce comme étant en voie de disparition.

## Au sujet de l'espèce

Le Puffin à pieds roses est un oiseau de mer trapu de taille semblable à celle d'un goéland moyen. Au Canada, l'espèce n'est présente qu'au large de la côte de la Colombie-Britannique, les observations étant concentrées au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'entrée du détroit de Juan de Fuca et dans le bassin de la Reine-Charlotte. L'effectif de cette espèce au Canada culmine de juin à octobre.

Les Puffins à pieds roses nichent dans des terriers qu'ils creusent dans le sol de leurs colonies de nidification. En milieu marin, les Puffins à pieds roses montrent une préférence pour les eaux biologiquement productives du talus continental, de la plate-forme continentale et du rebord de la plate-forme continentale.

Les menaces pesant sur l'espèce à ses colonies comprennent l'exploitation et la perturbation par les humains, la prédation, la perturbation et la compétition exercées par des mammifères introduits, et la perte et la

vegetation loss. At sea, the species is threatened by interactions with fisheries, oil and other pollution, plastic ingestion, and likely by competition with humans for prey fish.

### Consultations

No species-specific comments were received during initial consultations.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, no comments specific to this species were received.

### Rationale for reclassification

This long-lived seabird nests on only three islands off the coast of Chile, where it has suffered significant declines due to nest predation by introduced predators, exploitation by humans and habitat degradation. It also experiences mortality due to incidental take by fisheries across its range, including important foraging areas off the coast of British Columbia. Bycatch risk from fisheries has increased over the last three generations. This species is also sensitive to offshore oil spills.

### Red-necked Phalarope (*Phalaropus lobatus*)

COSEWIC assessed this species as a species of special concern in November 2014.

### About this species

The Red-necked Phalarope is a small shorebird, easily recognized in breeding plumage by the red-orange colour on the sides and base of its neck. The current estimate of species abundance within North America is at least 2 500 000 individuals, about 74% of these individuals occurring in Canada. Red-necked Phalaropes breed in low- and sub-Arctic wetlands.

A change in climate and associated habitat and food-web effects is likely the single greatest threat to Red-necked Phalaropes on their breeding grounds. The drying of freshwater ponds and the expansion of shrubs and trees into low- and sub-Arctic wetland habitats, with a changing climate, is expected to have a significant impact on habitat quality and availability for the species. This species also faces threats due to climate change, prey availability, and pollution, including oil spills.

dégradation d'habitat, particulièrement par l'entremise de l'érosion accentuée par la perte de végétation. En mer, l'espèce est menacée par des interactions avec les pêches, la pollution par les hydrocarbures et autres, l'ingestion de plastique, et probablement par la compétition avec les humains pour des poissons-proies.

### Consultations

Aucun commentaire visant spécifiquement le Puffin à pieds roses n'a été reçu durant la période de consultation initiale.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, aucun commentaire spécifique à cette espèce n'a été reçu.

### Justification de la reclassification

Cet oiseau de mer longévif ne se reproduit que sur trois îles au large des côtes du Chili, où ses effectifs ont connu des déclinés considérables par suite de la prédation des nids par des prédateurs introduits, de l'exploitation par l'humain et de la dégradation de l'habitat. L'espèce connaît une mortalité par prise accessoire dans les pêches effectuées au sein de son aire de répartition, y compris d'importantes aires d'alimentation au large de la Colombie-Britannique. Le risque de prises accessoires dans les pêches a augmenté au cours des trois dernières générations. L'espèce est également vulnérable aux déversements d'hydrocarbures en mer.

### Phalarope à bec étroit (*Phalaropus lobatus*)

En novembre 2014, le COSEPAC a évalué l'espèce comme étant préoccupante.

### Au sujet de l'espèce

Le Phalarope à bec étroit est un petit oiseau de rivage, facile à reconnaître en plumage nuptial par les bandes rouge-orange qu'il arbore à la base et sur les côtés du cou. On estime qu'il y a actuellement en Amérique du Nord au moins 2 500 000 individus, dont environ 74 % sont présents au Canada. La reproduction du Phalarope à bec étroit a lieu dans les milieux humides subarctiques et du Bas-Arctique.

Les changements climatiques et leurs effets sur l'habitat et le réseau trophique constituent probablement la plus grande menace pesant sur les Phalaropes à bec étroit dans leurs lieux de reproduction. L'assèchement des étangs d'eau douce et l'augmentation de la quantité d'arbustes et d'arbres dans les milieux humides subarctiques et du Bas-Arctique, en raison de l'évolution du climat, devraient avoir des répercussions importantes sur la qualité de l'habitat de l'espèce et sur la disponibilité d'habitat pour cette dernière. En plus des changements climatiques, cette espèce est également menacée par une baisse de la

## Consultations

Twenty-one species-specific comments were received regarding the Red-necked Phalarope. They were received from wildlife management boards, provincial and territorial governments, First Nations and environmental non-governmental organizations. Only one comment opposed the listing while the others were supportive of the listing or did not oppose it. The opposing comment and a departmental response have been described in the “Consultation” section of this RIAS.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, seven comments were received specific to this species. All but two of these comments supported or did not oppose the addition of the species to Schedule 1 of SARA. The opposing comments and a departmental response are presented in the “Consultation” section of this document.

## Listing rationale

This bird has declined over the last 40 years in an important staging area; however, overall population trends during the last three generations are unknown. The species faces potential threats on its breeding grounds, including habitat degradation associated with climate change. It is also susceptible to pollutants and oil exposure on migration and during the winter. This is because birds gather in large numbers on the ocean, especially where currents concentrate pollutants.

### **Red Crossbill *percna* subspecies (*Loxia curvirostra percna*)**

The Red Crossbill *percna* subspecies was listed to Schedule 1 of SARA as endangered in July 2005. COSEWIC reassessed this species as threatened in April 2016.

## About this species

The Red Crossbill *percna* subspecies is a medium-sized specialized seed eater with curved and crossed mandibles, muscular hinged jaws, and strong clasping feet for prying open conifer cone scales to access the seeds. This subspecies is a distinctive taxonomic group and, in Canada, is endemic to the Island of Newfoundland and Anticosti Island in Quebec. The species is dependent on cone-productive boreal forest. The Canadian population of Red Crossbill *percna* is estimated to be in the low

disponibilité de proies et la pollution (par exemple les déversements d'hydrocarbures).

## Consultations

Vingt et un commentaires visant spécifiquement le Phalarope à bec étroit ont été reçus. Ces commentaires provenaient de conseils de gestion des espèces sauvages, de gouvernements provinciaux et territoriaux, de Premières Nations et d'organisations environnementales non gouvernementales. Seulement un commentaire s'opposait à l'inscription de l'espèce, alors que les autres y étaient favorables ou ne s'y opposaient pas. Le commentaire s'opposant à l'inscription de l'espèce ainsi qu'une réponse ministérielle sont décrits plus haut dans la section « Consultation » du présent RÉIR.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, sept commentaires spécifiques à cette espèce ont été reçus. Tous les commentaires sauf deux appuyaient l'ajout de l'espèce à l'annexe 1 de la LEP ou ne s'y opposaient pas. Les commentaires opposés et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

## Justification de l'inscription

Cet oiseau a connu un déclin au cours des 40 dernières années dans une importante aire de rassemblement. Toutefois, les tendances de la population globale au cours des trois dernières générations sont inconnues. L'espèce fait face à des menaces potentielles dans ses lieux de reproduction, notamment à la dégradation de l'habitat associée aux changements climatiques. Elle est également vulnérable à l'exposition aux polluants, notamment aux hydrocarbures, pendant la migration et durant l'hiver. Il en est ainsi parce que les oiseaux se rassemblent en grand nombre sur l'océan, particulièrement là où les courants concentrent les polluants.

### **Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* (*Loxia curvirostra percna*)**

Le Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* a été inscrit à l'annexe 1 de la LEP en tant qu'espèce en voie de disparition en juillet 2005. En avril 2016, le COSEPAC a réévalué l'espèce comme étant menacée.

## Au sujet de l'espèce

Le Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* est un granivore de taille moyenne qui possède des mandibules incurvées et croisées, de puissantes mâchoires articulées et de fortes pattes dont il se sert pour tenir fermement les cônes de conifères quand il en écarte les écailles avec son bec pour accéder aux graines. Cette sous-espèce constitue un groupe taxinomique distinct et, au Canada, est endémique à l'île de Terre-Neuve et à l'île d'Anticosti, au Québec. L'espèce dépend de la forêt boréale coniférienne.

thousands (i.e. 1 000–2 500 mature individuals), based on recent bioacoustic analyses and localized systematic surveys targeting Red Crossbills, as well as on data from Christmas Bird Counts, Breeding Bird Surveys, the Quebec Breeding Bird Atlas, and anecdotal reports from birdwatchers.

Probable threats to this species include competition and predation from introduced Red Squirrels on the Island of Newfoundland; fungal infestations affecting native and non-native pines to the Island of Newfoundland, and insect outbreaks resulting in reduced cone production or tree mortality; natural system modifications (forest fires and forest fire suppression); habitat loss due to development (transportation and service corridors, forestry, mining, quarrying and agriculture); and a fungal disease affecting the Red Pine.

### Consultations

Five species-specific comments were received regarding the Red Crossbill *percna* subspecies. They were received from First Nations, an Indigenous organization and a regional municipality. Only one comment opposed the listing, while the others were supportive of the listing or did not oppose it. The opposing comment and a departmental response have been described in the “Consultation” section of this RIAS.

Following the publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I, one opposing comment was received with regards to the listing of the species. The opposing comment and a departmental response are presented in the “Consultation” section of this document.

### Rationale for reclassification

This subspecies is a distinctive taxonomic group endemic to Canada. Previously known to breed only on the Island of Newfoundland, it has within the past five years also been documented nesting on Anticosti Island. While the Canadian population is thought to be greater than was understood previously due to the recent discovery of a breeding population component on Anticosti Island, there is no evidence of an increasing trend. On the contrary, this taxon has experienced a substantial long-term decline. Further population decrease is expected based on identified threats, most notably competition and predation from introduced squirrels on the island of Newfoundland,

L'estimation de la population canadienne de Becs-croisés des sapins de la sous-espèce *percna* s'élève à quelques milliers (c'est-à-dire de 1 000 à 2 500 individus matures), selon de récentes analyses bioacoustiques et des relevés systématiques localisés ciblant l'espèce, de même que d'après les données du Recensement des oiseaux de Noël, du Relevé des oiseaux nicheurs (BBS) et de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec, et des mentions anecdotiques d'ornithologues amateurs.

Les menaces potentielles pesant sur l'espèce comprennent les suivantes : compétition et prédation exercées par les écureuils roux introduits dans l'île de Terre-Neuve; infestations de champignons nuisant aux pins indigènes et non indigènes à l'île de Terre-Neuve, et infestations d'insectes résultant en une production réduite de cônes ou en une mortalité d'arbres; modifications des systèmes naturels (incendies et suppression des incendies); perte d'habitat liée à diverses activités humaines (corridors de transport et de service, exploitation forestière, exploitation de mines et de carrières, agriculture); une maladie fongique s'attaquant au pin rouge.

### Consultations

Cinq commentaires visant spécifiquement le Bec-croisé des sapins de la sous-espèce *percna* ont été reçus. Ces commentaires provenaient de Premières Nations, d'une organisation autochtone et d'une municipalité régionale. Un seul commentaire s'opposait à la reclassification de l'espèce dans une catégorie de risque moins élevé, alors que les autres y étaient favorables ou ne s'y opposaient pas. Le commentaire s'opposant à la reclassification de l'espèce ainsi qu'une réponse ministérielle sont décrits plus haut dans la section « Consultation » du présent RÉIR.

À la suite de la publication du projet de décret dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un commentaire opposé a été reçu concernant l'inscription de l'espèce sur la liste. Le commentaire opposé et une réponse du Ministère sont présentés dans la section « Consultation » du présent document.

### Justification de la reclassification

Cette sous-espèce est un groupe taxinomique distinct endémique au Canada. Connue auparavant pour se reproduire seulement dans l'île de Terre-Neuve, la sous-espèce a également été rapportée au cours des cinq dernières années comme nichant dans l'île d'Anticosti. Bien que la population canadienne soit plus grande que ce que l'on avait compris antérieurement, et ce, en raison de la récente découverte d'une population nicheuse dans l'île d'Anticosti, il n'y a pas d'indication d'une tendance à la hausse. Au contraire, ce taxon a connu un déclin substantiel à long terme. Une baisse supplémentaire de la population est prévue sur la base des menaces établies, plus

habitat loss due to logging, and a fungal disease affecting Red Pine.

particulièrement la compétition et la prédation exercées par les écureuils introduits dans l'île de Terre-Neuve, la perte d'habitat en raison de l'exploitation forestière, et une maladie fongique affectant le pin rouge.

Registration  
SOR/2019-146 May 22, 2019

CURRENCY ACT

P.C. 2019-572 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraph 9(1)(b)<sup>a</sup> of the *Currency Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Calling in Certain Notes*.

## Order Calling in Certain Notes

### Notes called in

1 Notes issued under the *Bank of Canada Act* in the following denominations are called in:

- (a) one dollar;
- (b) two dollars;
- (c) twenty-five dollars;
- (d) five hundred dollars; and
- (e) one thousand dollars.

### Coming into force

2 This Order comes into force on January 1, 2021.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

All bank notes issued by the Bank of Canada since 1935 are legal tender. Although the Bank has not printed new \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 denominations in decades, over \$1 billion worth of these denominations remain in circulation. These notes have antiquated security features. In particular, the \$1,000 denomination facilitates illicit activities.

Enregistrement  
DORS/2019-146 Le 22 mai 2019

LOI SUR LA MONNAIE

C.P. 2019-572 Le 21 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'alinéa 9(1)b)<sup>a</sup> de la *Loi sur la monnaie*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret retirant certains billets*, ci-après.

## Décret retirant certains billets

### Billets retirés

1 Les billets émis en vertu de la *Loi sur la Banque du Canada* dans les coupures ci-après sont retirés :

- a) un dollar;
- b) deux dollars;
- c) vingt-cinq dollars;
- d) cinq cents dollars;
- e) mille dollars.

### Entrée en vigueur

2 Le présent décret entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

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

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

### Enjeux

Tous les billets de banque émis par la Banque du Canada depuis 1935 ont qualité de monnaie ayant cours légal. Bien que la Banque n'ait pas imprimé de nouvelles coupures de 1 \$, de 2 \$, de 25 \$, de 500 \$ ou de 1 000 \$ depuis des décennies, plus d'un milliard de dollars de ces coupures demeurent en circulation. Les éléments de sécurité de ces billets sont archaïques. Les billets de 1 000 \$ en particulier facilitent les opérations illicites.

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 230

<sup>b</sup> R.S., c. C-52

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 230

<sup>b</sup> L.R., ch. C-52



## Background

### *Existing authorities and mandates*

Pursuant to the *Constitution Act, 1867*, the Parliament of Canada has exclusive legislative authority over all matters related to currency and coinage, the issue of paper money and legal tender. Thus far, Parliament has chosen to legislate these issues under the *Bank of Canada Act* and the *Currency Act*. These statutes grant the Bank of Canada the sole right to issue bank notes intended for circulation as legal tender in Canada. The Bank of Canada is responsible for supplying Canadians with bank notes that can be used with confidence.

“Legal tender” refers to currency that may be lawfully tendered in payment of a debt. All bank notes issued by the Bank of Canada are legal tender and can be used towards payment of a debt: governments, businesses and individuals must accept a payment in any bank note denomination in any quantity if the payment is against a debt or financial obligation.

### *Withdrawn bank notes*

The Bank of Canada supplies financial institutions with the bank notes they need to satisfy public demand through the bank note distribution system. This system is also used to remove withdrawn bank notes (i.e. non-current bank notes) and bank notes considered to be unfit for further circulation (e.g. mutilated or defaced notes).

Since 1935, the Bank of Canada has issued seven bank note series, resulting in 65 distinct denomination variants. All denomination variants prior to the polymer Frontier series (2011–2013) have been withdrawn and are removed from circulation as they surface. Approximately \$13.9 billion of the total \$82.4 billion in bank notes in circulation are old bank note series that have not yet surfaced and are therefore considered to remain in circulation. These are comprised mostly of non-polymer \$100 notes (\$7.8 billion), non-polymer \$50 notes (\$2.3 billion), non-polymer \$20 notes (\$2.1 billion) and non-polymer \$1,000 notes (\$747 million). These also include old bank note series that will likely not be redeemed (e.g. collectibles such as the \$25 and \$500 commemorative denominations issued in 1935), bank notes that are facilitating illicit activities, bank notes held as a store of value or for precautionary purposes, and bank notes that have been lost or destroyed. Table 1 outlines the quantity of bank notes remaining in circulation for which the Government has announced in Budget 2018 that it will remove legal tender.

## Contexte

### *Autorités et mandats existants*

En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le Parlement du Canada a l'autorité législative exclusive sur toutes les questions ayant trait à la monnaie et aux pièces, à l'émission du papier-monnaie et de la monnaie ayant cours légal. Jusqu'à maintenant, le Parlement a choisi de légiférer sur ces questions en vertu de la *Loi sur la Banque du Canada* et de la *Loi sur la monnaie*. Ces lois confèrent à la Banque du Canada le droit exclusif d'émettre des billets destinés à circuler à titre de monnaie ayant cours légal au Canada. La Banque du Canada est chargée de fournir aux Canadiens des billets de banque qui peuvent être utilisés en toute confiance.

« Monnaie ayant cours légal » s'entend d'une monnaie qui peut légalement être remise en paiement d'une dette. Tous les billets émis par la Banque du Canada sont des monnaies ayant cours légal et peuvent être utilisés pour le paiement d'une dette : les gouvernements, les entreprises et les personnes physiques sont tenus d'accepter un paiement au moyen de tout billet de banque, quelle qu'en soit la quantité, si le paiement est effectué pour rembourser une dette ou au titre d'une obligation financière.

### *Retrait des billets de banque*

La Banque du Canada fournit aux institutions financières les billets dont elles ont besoin pour répondre à la demande du public par l'entremise du système de distribution des billets de banque. Ce système est également utilisé afin de supprimer les billets retirés (c'est-à-dire les billets qui ne sont pas en circulation) et ceux qui sont considérés comme étant inadéquats et ne doivent plus être mis en circulation (par exemple les billets mutilés ou défigurés).

Depuis 1935, la Banque du Canada a émis sept séries de billets de banque, ce qui a engendré 65 différentes variantes de coupures. Toutes les variantes de coupures avant les séries Frontières en polymère (de 2011 à 2013) ont été retirées et enlevées de la circulation à mesure qu'elles ont refait surface. Environ 13,9 milliards de dollars sur un total de 82,4 milliards de dollars en circulation sous forme de billets font partie d'anciennes séries de billets de banque qui n'ont pas encore fait surface et, par conséquent, sont considérés comme étant toujours en circulation. Parmi ces billets, qui ne sont pas en polymère, on compte principalement ceux de 100 \$ (7,8 milliards de dollars), de 50 \$ (2,3 milliards de dollars), de 20 \$ (2,1 milliards de dollars) et de 1 000 \$ (747 millions de dollars). Cela comprend également des billets de banque faisant partie d'anciennes séries qu'il ne sera probablement pas possible de rembourser (par exemple des billets de collection comme les billets commémoratifs de 25 \$ et de 500 \$ émis en 1935), des billets de banque qui facilitent les activités illicites, des billets de banque détenus en tant que réserve de valeur comme mesure de précaution et des

**Table 1: Bank of Canada bank notes (in thousands of \$, as of December 2018)**

Denomination	Volume in Circulation	Year withdrawn
\$1	151 180	1989
\$2	207 553	1996
\$25	46	1935
\$500	20	1935
\$1,000	686 000	2000
	1 044 799	

*Bank notes and financial crime*

In February 2018, the Department of Finance (Finance Canada) published a consultation paper “Reviewing Canada’s Anti-Money Laundering and Anti-Terrorist Financing Regime” which, in a section entitled “Bulk Cash,” identified that large bank note denominations facilitate illicit transactions, that Canada stopped producing \$1,000 bank notes in 2000, and that removing legal tender status for large denominations could be considered a practical next step to strengthen confidence in the fact that Canadian currency is being used for legitimate transactions domestically and internationally. This step would be consistent with recent practices of other countries (e.g. the United Kingdom [UK]).

The consultation paper noted that bank notes are widely used by criminals and remain intrinsically linked to most criminal activity. In Canada’s Financial Action Task Force (FATF) Mutual Evaluation report, the use of bearer instruments (e.g. cash) to facilitate illicit transactions was identified as a key concern. Large denominations are especially an issue, as they are likely supporting the transportation and smuggling of large values in a manner that avoids drawing the suspicion of law enforcement officials. Recognizing that large denominations are used by organized crime and in money laundering, Canada stopped producing \$1,000 bank notes in 2000.

In Canada, there are criminal networks across the country that are responsible for the processing of hundreds of millions of proceeds of crime in bulk cash. These transactions are often observed by law enforcement in public places, as bags or boxes of cash are exchanged. Those who are

billets de banque qui ont été perdus ou détruits. Le tableau 1 présente la quantité de billets de banque toujours en circulation qui font l’objet du retrait du cours légal annoncé par le gouvernement dans le budget de 2018.

**Tableau 1 : Billets de banque de la Banque du Canada (en milliers de \$, en décembre 2018)**

Billets	Volume en circulation	Année du retrait de la circulation
1 \$	151 180	1989
2 \$	207 553	1996
25 \$	46	1935
500 \$	20	1935
1 000 \$	686 000	2000
	1 044 799	

*Billets de banque et crimes financiers*

En février 2018, le ministère des Finances (le Ministère) a publié le document de consultation « Examen du Régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes » dans lequel la section intitulée « Monnaie en vrac » indique que les billets de banque de grande valeur facilitent les opérations illicites, que le Canada ne produit plus de billets de 1 000 \$ depuis 2000 et que le retrait du cours légal des coupures de grande valeur pourrait être considéré comme la prochaine étape pratique afin de renforcer la confiance dans l’utilisation de la devise canadienne pour des opérations légitimes au Canada et à l’étranger. Cette étape serait conforme avec les pratiques récentes d’autres pays (par exemple le Royaume-Uni).

Le document de consultation faisait remarquer que les billets de banque sont largement utilisés par les criminels et demeurent intrinsèquement liés à la plupart des activités criminelles. Dans le rapport d’évaluation mutuelle du Groupe d’action financière (GAFI) du Canada, le recours aux effets au porteur (par exemple les espèces) afin de faciliter les opérations illicites a été considéré comme une préoccupation fondamentale. Les coupures de grande valeur sont particulièrement problématiques, car il est probable qu’elles soutiennent la contrebande de grande valeur de manière à éviter d’attirer les soupçons des organismes d’application de la loi. Reconnaissant que les coupures de grande valeur sont utilisées par le crime organisé et pour recycler les produits de la criminalité, le Canada ne produit plus de billet de 1 000 \$ depuis 2000.

Au Canada, il y a des réseaux criminels partout au pays qui sont responsables du traitement de centaines de millions de dollars en produits de la criminalité en monnaie en vrac. Ces opérations sont souvent observées par les organismes d’application de la loi dans les endroits publics,

providing cash in these situations have links to criminal organizations and criminal activity and do not otherwise have legitimate reasons for possessing these amounts in cash. However, the use of multiple cash transfers, the recourse to professional money movers, and the placement of cash in the financial system often make it difficult for law enforcement to establish the link between the cash and the commission of a specific criminal offence.

Older notes are also more vulnerable to counterfeiting. Retailers bear the brunt of losses caused by counterfeiting; however, most retailers are unwilling to refuse customers paying with older series notes unless they can be assured that their competition will do the same, or they are directed by law (e.g. by the Government's removal of legal tender status). According to the Retail Council of Canada, the total value of fraud reported by Canadian businesses in 2017 was \$30.4 million, and losses from counterfeits accounted for just over \$1 million.

Accordingly, in Budget 2018, the Government committed to (1) amending the *Currency Act* to place limits on bank notes that can be used as legal tender; (2) amending the *Currency Act* and the *Bank of Canada Act* to facilitate the maintenance of high quality bank notes in the money supply; and (3) initiating the process to remove legal tender status of non-current bank note denominations (i.e. \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 bank notes).

The *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, which received royal assent on June 21, 2018, amended the *Currency Act* to allow the Governor in Council to call in bank notes, by order. Calling in \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 notes would remove the legal tender status of those notes. Removing their legal tender status would invalidate those notes as a means of payment. The notes would continue to be honoured at face value by the Bank of Canada.

### **Objective**

The objectives of this Order are to

1. Contribute to the reduction of illicit transactions using Canadian bank notes

Removing the legal tender status of the \$1,000 denomination would, for example, reduce its perceived liquidity and therefore its desirability. Following the removal of legal tender status, \$1,000 bank notes would, after a transition period, only be exchangeable at the Bank of Canada.

telles que les sacs ou les boîtes d'espèces qui sont échangés. Les personnes qui fournissent des espèces dans ces situations ont des liens avec des organisations et des activités criminelles, et elles ne donnent pas autrement de motifs légitimes pour posséder ces montants d'argent. Toutefois, l'utilisation de plusieurs transferts de fonds, le recours aux brasseurs de fonds professionnels et le placement de fonds dans le système financier rendent difficiles pour les organismes d'application de la loi l'établissement du lien entre les fonds et la perpétration d'une infraction criminelle précise.

Les vieux billets sont également plus vulnérables à la contrefaçon. Les détaillants font les frais des pertes causées par la contrefaçon; cependant, la plupart d'entre eux ne sont pas disposés à refuser les clients qui paient avec des billets d'anciennes séries, à moins d'avoir la certitude que leurs concurrents font de même ou d'y être tenus par la loi (par exemple au moyen du retrait du cours légal par le gouvernement). D'après le Conseil canadien du commerce de détail, la valeur totale de la fraude signalée par les entreprises canadiennes en 2017 s'élevait à 30,4 millions de dollars et les pertes liées à la contrefaçon représentaient un peu plus d'un million de dollars.

Par conséquent, dans le budget de 2018, le gouvernement s'est engagé à ce qui suit : (1) modifier la *Loi sur la monnaie* afin de limiter les billets de banque qui ont cours légal; (2) modifier la *Loi sur la monnaie* et la *Loi sur la Banque du Canada* afin de faciliter le maintien de billets de banque de grande qualité dans la masse monétaire; (3) lancer le processus de retrait du cours légal des billets de banque qui ne sont pas courants (c'est-à-dire les billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$).

La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2018, a modifié la *Loi sur la monnaie* afin de permettre au gouverneur en conseil de retirer certains billets de la circulation, par décret. Le retrait de la circulation des billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$ supprimerait le cours légal de ces billets. Le retrait de leur cours légal invaliderait ces billets à titre de moyen de paiement. La Banque du Canada continuera de les accepter à leur valeur nominale.

### **Objectif**

Les objectifs du présent décret sont les suivants :

1. Contribuer à la réduction des opérations illicites qui utilisent des billets de banque canadiens

Le retrait du cours légal des coupures de 1 000 \$, par exemple, en réduirait la liquidité perçue, ce qui les rendrait moins désirables. À la suite du retrait du cours légal, qui serait suivi d'une période de transition, le billet de 1 000 \$ serait échangeable uniquement auprès de la Banque du Canada.

## 2. Reduce counterfeiting of Canadian bank notes

Counterfeiting undermines confidence in Canadian bank notes. Non-polymer bank notes, especially high denominations, are vulnerable to counterfeiting because they do not have the latest security features.

## 3. Increase confidence in the integrity and security of Canadian bank notes in circulation

The Order would increase consumer confidence in the integrity and security of bank notes in circulation by replacing little-used, non-current bank notes with current, commonly used bank notes with more advanced security features. These new notes are familiar to retailers and machine-recognizable (e.g. by self-checkouts, vending machines, smart safes and cash recyclers) to validate the authenticity and quality of the bank notes.

### Description

This Order removes the legal tender status of bank note denominations no longer issued by the Bank of Canada (i.e. \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 bank notes) effective January 1, 2021. Following this transition period, the Bank of Canada would continue to honour these bank notes and exchange them at their face value.

### Regulatory development

#### Consultation

Finance Canada and the Bank of Canada worked closely with federal partners including Payments Canada, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), the Canada Border Services Agency (CBSA), and the Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada (FINTRAC) to support the implementation of this change.

Finance Canada and the Bank of Canada also consulted members of the bank note distribution system (i.e. financial institutions). Given the denominations targeted for legal tender status removal are no longer printed and rarely seen, financial institutions had no strong negative reactions to the proposal. They requested assistance from the Bank of Canada to coordinate and manage the operational impacts following the announcement, as they expect the volume of these notes being returned to increase, as well as the potential for counterfeits to be submitted.

In February 2018, Finance Canada released a discussion paper entitled “Reviewing Canada’s Anti-Money Laundering and Anti-Terrorist Financing Regime” seeking feedback from stakeholders as part of its broader review

## 2. Réduire la contrefaçon des billets de banque canadiens

La contrefaçon mine la confiance envers les billets de banque canadiens. Les billets de banque qui ne sont pas en polymère, particulièrement les grosses coupures, sont vulnérables à la contrefaçon, car ils ne sont pas dotés des éléments de sécurité les plus récents.

## 3. Accroître la confiance en l’intégrité et la sécurité des billets de banque canadiens en circulation

Le Décret accroîtrait la confiance des consommateurs en l’intégrité et la sécurité des billets de banque en circulation en remplaçant les vieux billets peu utilisés par des billets plus récents et plus utilisés dotés d’éléments de sécurité avancés. Les détaillants connaissent bien ces nouveaux billets; de plus, ceux-ci peuvent être reconnus par machine (par exemple les caisses en libre-service, les distributeurs automatiques, les coffres-forts intelligents et les automates de dépôt d’espèces en libre-service), ce qui permet d’en valider l’authenticité et la qualité.

### Description

Le présent décret supprime le cours légal des billets de banque qui ne sont plus émis par la Banque du Canada (c’est-à-dire les billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Après cette période de transition, la Banque du Canada continuera d’accepter ces billets et les échangera à leur valeur nominale.

### Élaboration de la réglementation

#### Consultation

Le ministère des Finances et la Banque du Canada ont travaillé en étroite collaboration avec des partenaires fédéraux dont Paiements Canada, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Centre d’analyse des opérations et déclarations financières du Canada (CANAFE) afin d’appuyer la mise en œuvre de ce changement.

De plus, le ministère des Finances et la Banque du Canada ont consulté les membres du système de distribution de billets de banque (c’est-à-dire les institutions financières). Étant donné que les coupures visées par le retrait du cours légal ne sont plus imprimées et qu’on les rencontre rarement, les institutions financières ne se sont pas opposées à ce changement. Cependant, celles-ci ont demandé que la Banque du Canada les aide à coordonner et à gérer les incidences opérationnelles à la suite de la mise en œuvre du Décret, car elles prévoient une augmentation du volume des billets déposés et du risque que de faux billets soient présentés.

En février 2018, le ministère des Finances a publié un document de discussion intitulé « Examen du Régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes » en

of Canada's anti-money laundering and anti-terrorist financing regime. As noted above, bulk cash is mentioned in this paper. Finance Canada received comments from three stakeholders on this part of the paper, which indicated support for the removal of legal tender status for large denominations.

For example, one credit union recommended the removal of legal tender status for large denominations after a period of notice to force their removal from circulation/storage. An industry association representing credit unions agreed that the direction to remove the legal tender status of bank note denominations no longer issued by the Bank of Canada will be beneficial in curtailing the movement of illicit cash. However, another industry association representing money services businesses was opposed to removing legal tender status for large bank notes, stating that no criminal would be deterred from criminal activity due to the extinction of \$1,000 bank notes, and that the focus should be on the new preferred currency of criminals: cryptocurrency.

This Order was not published in the *Canada Gazette*, Part I, for comment, because this initiative had been previously announced in Budget 2018; the impacted bank notes have been withdrawn for decades (they are no longer current); and because the notes would continue to be honoured at face value.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

No impacts have been identified in respect of the Government's obligations in relation to Indigenous rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, or its modern treaty obligations.

Legally, removing legal tender status of \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 bank note denominations would impact any person in the world who may own one of the affected bank notes and wish to use those notes to repay a debt in Canada. There is no evidence to suggest that Indigenous peoples in Canada use these bank notes any more or less than the average person. Because the Bank of Canada will continue to honour these bank notes and exchange them for new polymer notes, no specific group is expected to be adversely affected.

vue d'obtenir une rétroaction de la part des intervenants, dans le cadre de son examen général du régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes. Comme il a été mentionné précédemment, il a été question de la monnaie en vrac dans ce document. Le ministère des Finances a reçu des commentaires de la part de trois intervenants concernant cette section du document, indiquant leur appui du retrait du cours légal des coupures de grande valeur.

Par exemple, une coopérative de crédit a recommandé le retrait du cours légal des coupures de grande valeur après un délai de préavis pour forcer le retrait des billets en circulation ou détenus en réserve. Une association de l'industrie représentant les coopératives de crédit a convenu que l'orientation visant à supprimer le cours légal des billets de banque qui ne sont plus émis par la Banque du Canada favorisera la réduction du mouvement des sommes illicites. Cependant, une autre association de l'industrie représentant les entreprises de services monétaires s'est opposée au retrait du cours légal des coupures de grande valeur en faisant observer qu'aucun criminel ne serait dissuadé de commettre un crime en raison de la suppression des billets de 1 000 \$ et qu'il faudrait se concentrer sur la nouvelle devise favorite des criminels : la cryptomonnaie.

Le présent décret n'a pas été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* aux fins de commentaires, parce que cette initiative avait été annoncée précédemment dans le budget de 2018; parce que les billets de banque visés font l'objet d'un retrait de la circulation depuis des décennies (ils ne sont plus actuels); et parce que l'on continuera d'accepter les billets à leur valeur nominale.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Aucune incidence n'a été signalée en ce qui a trait aux obligations du gouvernement concernant les droits ancestraux protégés en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* ou des obligations issues des traités modernes connexes.

D'un point de vue juridique, le retrait du cours légal des billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$ n'aurait aucune incidence pour personne dans le monde qui détiendrait un des billets visés et souhaiterait l'utiliser pour rembourser une dette au Canada. Rien n'indique que les peuples autochtones du Canada utilisent ces billets de banque plus ou moins qu'une personne ordinaire. Étant donné que la Banque du Canada continuera d'accepter ces billets de banque et les échangera contre de nouveaux billets en polymère, aucun groupe en particulier ne devrait en subir des répercussions.

### *Instrument choice*

Finance Canada, in consultation with federal partners (i.e. the Bank of Canada, the RCMP, FINTRAC and the CBSA), assessed options to achieve the stated policy objectives. Removing the legal tender status of the bank notes in question was the recommended option; the only possible way to remove legal tender status of bank notes (barring legislative amendments) is for the Governor in Council to issue an order pursuant to the *Currency Act*.

### **Regulatory analysis**

#### *Costs and benefits*

The Bank of Canada already has processes in place to accept bank notes from the public and replace them with either new notes or electronic balances. Over a short period, there may be nominal increases in operational costs for the Bank of Canada and potentially the RCMP, as they manage increased volumes of bank note exchanges. Any costs would be absorbed within existing resource levels.

Other than having to go to a financial institution, Canadians and Canadian businesses would not incur any costs as financial institutions would exchange the affected bank note denominations for an equivalent value. If Canadians wish to return bank notes following the removal of legal tender in 2021, they will have to mail them to the Bank of Canada. There would be a nominal expense associated with this (i.e. the cost of an envelope and a stamp).

Notes no longer issued are being removed from circulation to be replaced with notes in current denominations that are recognizable by machinery and the Canadian public, increasing confidence in Canada's bank notes. For example, technically, you can use a 1935 \$25 bank note when you go shopping or pay a bill. However, the cashier might refuse it because it looks unfamiliar, but it is still worth \$25.

Removing legal tender status of \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 bank notes facilitates the maintenance of high quality bank notes in the money supply as older, paper notes with antiquated security features would be replaced with new polymer notes which contain more advanced security features that make them more difficult to counterfeit and are in better condition overall. Officially taking the \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 notes out of circulation will help achieve that goal. However, this decision will have little impact on most Canadians, since these bank notes have not been produced in decades and are seldom found in the money supply. Many Canadians would not

### *Choix de l'instrument*

Le ministère des Finances, en consultation avec des partenaires fédéraux (c'est-à-dire la Banque du Canada, la GRC, le CANAFE et l'ASFC) a évalué des options pour réaliser les objectifs énoncés en matière de politique. Le retrait du cours légal des billets de banque en question constituait l'option recommandée; la seule façon possible de procéder à un tel retrait (à l'exclusion des modifications législatives) est que le gouverneur en conseil prenne un décret en vertu de la *Loi sur la monnaie*.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Coûts et avantages*

La Banque du Canada a déjà mis en place des procédures pour accepter les billets de banque du public et les remplacer, soit par de nouveaux billets, soit au moyen d'un report électronique sur le solde d'un compte bancaire. Pendant une courte période, les coûts de fonctionnement de la Banque du Canada et éventuellement ceux de la GRC pourraient augmenter, à mesure qu'ils gèrent les volumes croissants d'échanges de billets de banque. Tous les coûts seront absorbés en respectant les niveaux de ressources existants.

Mis à part le déplacement pour se rendre à une institution financière, les Canadiens et les Canadiennes n'auront aucun coût à assumer, car les institutions financières échangeront les billets de banque visés contre une valeur équivalente à la valeur des billets. Si les Canadiens souhaitent retourner les billets de banque après le retrait du cours légal en 2021, ils devront les envoyer par la poste à la Banque du Canada. Il y aura un minimum de frais associé à cela (c'est-à-dire le coût d'une enveloppe et d'un timbre).

Les billets qui ne sont plus émis sont retirés de la circulation afin d'être remplacés par des billets dans des coupures actuelles qui sont reconnaissables par les machines et le public canadien, ce qui augmente la confiance dans les billets de banque canadiens. Par exemple, théoriquement, vous pourriez utiliser une coupure de 25 \$ de 1935 lorsque vous faites des courses ou payez une facture. Toutefois, le caissier pourrait la refuser parce qu'il ne la reconnaît pas, mais elle vaut toujours 25 \$.

Le retrait du cours légal des billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$ facilite le maintien des billets de banque de grande qualité dans la masse monétaire, à mesure que les vieux billets en papier dont les éléments de sécurité sont archaïques seront remplacés par de nouveaux billets en polymère dotés d'éléments de sécurité avancés qui les rendent difficiles à contrefaire, et qui sont généralement en meilleur état. Officiellement, le retrait de la circulation des billets de 1 \$, de 2 \$, de 25 \$, de 500 \$ et de 1 000 \$ contribuera à réaliser cet objectif. Cependant, cette décision aura une incidence moindre sur la plupart des Canadiens, puisque ces billets de banque ne sont plus produits

recognize them, which means they likely would not be accepted in transactions.

- The \$1 and the \$2 notes stopped being issued in 1989 and 1996, respectively, and were replaced with coins.
- The \$25 note was a commemorative note. Both it and the \$500 note were discontinued shortly after they were issued in 1935.
- The \$1,000 note stopped being issued in 2000.

Removing these old notes from circulation can help ensure that Canadian bank notes stay current, of high quality and secure. It also guarantees they are always easy to use.

It would also reduce illicit activities, such as counterfeiting, money laundering and tax evasion. The removal of legal tender status of the \$1,000 denomination, for example, would reduce its perceived liquidity and hence its desirability. Once removed from circulation, these notes would only be able to be exchanged at financial institutions and the Bank of Canada. The next largest bank note, the \$100 denomination, adds weight and size by a factor of ten. In practical terms, lower denomination notes are an order of magnitude more difficult to transport and transact with due to the larger quantity needed to complete a transaction. Moreover, in 2000, the Bank of Canada stopped printing \$1,000 notes at the recommendation of the RCMP based on evidence that these notes were supporting illicit activities and the black market. In this way, this proposal will result in a money supply that is more secure for Canadians.

#### *Small business lens*

The Order is not expected to have a significant impact on businesses, including small businesses. Since retailers bear the cost of counterfeiting, retailers may save money through reduced losses from counterfeiting. Accordingly, small businesses may benefit from the implementation of this Order. However, since these bank notes stopped being produced at the latest almost 20 years ago and are generally no longer used as a method of payment in legitimate business, any impact (positive or otherwise) on small businesses is expected to be negligible.

#### *“One-for-One Rule”*

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it would not impose any administrative burden on businesses.

depuis des dizaines d’années et se retrouvent rarement dans la masse monétaire. De nombreux Canadiens ne les reconnaîtraient pas, et ne les accepteraient donc probablement pas comme mode de paiement.

- Les billets de 1 \$ et de 2 \$ ont cessé d’être émis en 1989 et en 1996 respectivement, et ils ont été remplacés par des pièces de monnaie.
- Le billet de 25 \$ est un billet commémoratif. Ce billet et celui de 500 \$ ont cessé d’être imprimés peu après leur émission en 1935.
- Le billet de 1 000 \$ n’est plus émis depuis 2000.

Le retrait de la circulation de ces vieux billets permet de veiller à ce que les billets de banque canadiens restent actuels, de grande qualité et sûrs, mais aussi toujours faciles à utiliser.

De plus, le retrait réduira les activités illicites, telles que la contrefaçon, le blanchiment d’argent et l’évasion fiscale. Le retrait du cours légal de la coupure de 1 000 \$, par exemple, en réduirait la liquidité perçue, ce qui la rendrait donc moins désirable. Une fois retirés de la circulation, ces billets pourront être échangés seulement auprès des institutions financières et de la Banque du Canada. Pour égaler une coupure de 1 000 \$, il faut multiplier par dix le poids et la taille du billet de banque de grande valeur qui lui est le plus proche, soit la coupure de 100 \$. Concrètement, par échelle d’importance, les coupures de valeur moindre sont plus difficiles à transporter et entraînent des opérations plus laborieuses, car il en faut davantage pour effectuer une opération. En outre, en 2000, la Banque du Canada a cessé d’imprimer les billets de 1 000 \$ sur recommandation de la GRC, compte tenu de preuves selon lesquelles ces billets soutiennent des opérations illicites et le marché noir. Ce faisant, cette proposition rendra l’approvisionnement d’argent plus sécuritaire pour les Canadiens.

#### *Lentille des petites entreprises*

Le Décret ne devrait pas avoir une incidence considérable sur les entreprises, y compris les petites entreprises. Étant donné que les détaillants font les frais de la contrefaçon, ils pourraient économiser de l’argent en réduisant les pertes qui en découlent. Par conséquent, les petites entreprises pourraient bénéficier de la mise en œuvre du Décret. Cependant, étant donné qu’on a cessé de produire ces billets de banque au cours des 20 dernières années et qu’on ne les utilise généralement plus comme moyen de paiement auprès des entreprises légitimes, toute incidence (positive ou autre) sur les petites entreprises devrait être négligeable.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce décret, car il n’impose aucun fardeau administratif aux entreprises.

### *Regulatory cooperation and alignment*

Other G7 and Commonwealth countries are successfully managing the quality of their bank notes in circulation. Upon the adoption of the Euro, members of the European Union withdrew the legal tender status of their previous national currencies, and some countries demonetized their previous national currencies (e.g. Norway, France, Hungary and the Netherlands). The UK routinely declares withdrawn bank notes to be non-legal tender. In March 2018, it removed the legal tender status of non-polymer 10 pound notes, which was the twelfth time it has removed the legal tender status of a denomination of a bank note series since 1988. In December 2016, Australia announced that it will investigate the role of cash in facilitating black market activities. This announcement triggered a sharp increase in use of the AUD100 bank notes, which may have been due to those who operate in the shadow economy spending their reserves.

International experience has demonstrated that when non-legal tender status bank notes were honoured for a long time and there was ample transparency and notice made to the public, they could be removed from the bank note distribution system with little disruption. Conversely, suddenly announcing demonetization with little to no transparency and giving the public insufficient time to exchange their bank notes would likely be received negatively and create economic disruptions.

This Order is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum (e.g. the Canada-US Regulatory Cooperation Council, the Canadian Free Trade Agreement Regulatory Reconciliation and Cooperation Table, the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Regulatory Cooperation Forum).

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

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

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

D'autres pays du G7 et du Commonwealth gèrent avec succès la qualité de leurs billets de banque en circulation. Après l'adoption de l'euro, les membres de l'Union européenne ont supprimé le cours légal de leurs anciennes monnaies nationales et certains pays les ont démonétisées (par exemple la Norvège, la France, la Hongrie et les Pays-Bas). Le Royaume-Uni décrète régulièrement le retrait du cours légal de billets de banque. En mars 2018, il a supprimé le cours légal des billets de 10 livres qui ne sont pas en polymère; il s'agit de la douzième fois que le Royaume-Uni retire le cours légal d'une coupure d'une série de billets de banque depuis 1988. En décembre 2016, l'Australie a annoncé qu'elle enquêterait sur le rôle que jouent les espèces dans le soutien des activités du marché noir. Cette annonce a déclenché une forte augmentation de l'utilisation des billets de 100 AUD, possiblement entraînée par les acteurs de l'économie souterraine dépensant leurs réserves.

L'expérience internationale a démontré que, lorsque des billets de banque n'ayant pas cours légal ont été acceptés pendant une longue période, et lorsqu'on a fait preuve de transparence et qu'on a donné un préavis au public, le retrait de ces billets du système de distribution des billets de banque a pu se faire en douceur. À l'inverse, l'annonce soudaine d'une démonétisation associée à une faible transparence et le fait de ne pas accorder un délai suffisant au public pour échanger ses billets de banque seront probablement perçus négativement et entraîneront des perturbations économiques.

Le présent décret n'est lié à aucun plan de travail ou à aucun engagement établi dans le cadre d'un Forum officiel de coopération en matière de réglementation (par exemple le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation de l'Accord de libre-échange canadien, le Forum de coopération en matière de réglementation de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne).

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation préliminaire a permis de conclure que le Décret n'entraînerait aucune incidence environnementale, positive ou négative. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'effectuer une évaluation environnementale stratégique.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune incidence relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée en ce qui a trait à ce décret.



**Implementation, compliance and enforcement, and service standards***Implementation*

The Order removes the legal tender status of \$1, \$2, \$25, \$500 and \$1,000 bank notes effective January 1, 2021. The Bank of Canada will be in charge of implementation and has already started working with members of the bank note distribution system (i.e. financial institutions) to plan for potential increases in volume of the affected bank notes being returned by Canadians. The Bank of Canada will prepare internally for the increase in volume and will have processes in place to receive the affected bank notes and exchange them for current bank notes.

**Contact**

Nicolas Moreau  
Director General  
Funds Management Division  
Financial Sector Policy Branch  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-5613

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

Le présent décret retire le cours légal des billets de 1 \$, 2 \$, 25 \$, 500 \$ et de 1 000 \$ à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. La Banque du Canada sera responsable de la mise en œuvre et a déjà commencé à travailler en collaboration avec les membres du système de distribution des billets de banque (c'est-à-dire les institutions financières) afin de se préparer à l'augmentation éventuelle du volume de billets de banque retournés par les Canadiens. La Banque du Canada se préparera à l'interne aux fins de cette augmentation et mettra en place des processus pour recevoir les billets de banque visés et les échanger contre des billets courants.

**Personne-ressource**

Nicolas Moreau  
Directeur général  
Division de la gestion des fonds  
Direction de la politique du secteur financier  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-5613

Registration  
SOR/2019-147 May 22, 2019

FOOD AND DRUGS ACT

P.C. 2019-573 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol)*.

### Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol)

## Amendment

**1 The *Food and Drug Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section B.02.003:**

**B.02.004 (1)** No person shall sell flavoured purified alcohol in a container with a capacity of 1,000 mL or less unless it contains 25.6 mL or less of alcohol.

**(2)** Subsection (1) does not apply to flavoured purified alcohol that is sold in a glass container with a capacity of at least 750 mL.

**(3)** For the purposes of this section, ***flavoured purified alcohol*** means an alcoholic beverage

**(a)** that is obtained from an alcohol base that has been purified during the course of manufacture through a process other than distillation and from which most of the naturally occurring substances other than alcohol and water have been removed; and

**(b)** to which has been added during the course of manufacture any substance or mixture of substances that imparts flavour.

Enregistrement  
DORS/2019-147 Le 22 mai 2019

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

C.P. 2019-573 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (alcool purifié aromatisé)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (alcool purifié aromatisé)

## Modification

**1 Le *Règlement sur les aliments et drogues*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article B.02.003, de ce qui suit :**

**B.02.004 (1)** Il est interdit de vendre de l'alcool purifié aromatisé dans un contenant dont la capacité est d'au plus 1 000 mL, à moins que le contenant ne contienne 25,6 mL ou moins d'alcool.

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard de l'alcool purifié aromatisé vendu dans un contenant de verre dont la capacité est d'au moins 750 mL.

**(3)** Pour l'application du présent article, ***alcool purifié aromatisé*** s'entend d'une boisson alcoolique :

**a)** qui est obtenue à partir d'une base d'alcool qui a été purifiée en cours de fabrication par un processus autre que la distillation et dont la plupart des substances naturellement présentes, autres que l'alcool et l'eau, ont été éliminées;

**b)** à laquelle a été ajouté, en cours de fabrication, toute substance ou tout mélange de substances qui lui donne un arôme.

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 8

<sup>b</sup> R.S., c. F-27

<sup>1</sup> C.R.C., c. 870

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 8

<sup>b</sup> L.R., ch. F-27

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 870

## Coming into Force

**2 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

There is a new and growing class of flavoured alcoholic beverages in Canada that are characterized as high in alcohol and sold in large, single-serve containers.<sup>1</sup> However, they do not taste like alcohol, as the alcohol base is purified, flavoured,<sup>2</sup> and often highly sweetened, which masks the alcohol taste. These flavoured purified alcoholic beverages<sup>3</sup> are formulated, packaged, and marketed in a manner that can appeal to a younger segment of the drinking population. The sweetened taste profile combined with the large format and high alcohol content can result in unintentional overconsumption or excessive drinking due to the multiple standard alcoholic drinks<sup>4</sup> in what appears to be a single-serve container. Some of these products contain as much alcohol as 4 standard alcoholic drinks.

Available data, research studies, and reports related to these products point to an alarming trend and growing public health risk. Regulatory measures are necessary to reduce the risks associated with these products and protect Canadians — especially youth<sup>5</sup> — from unintended over consumption, which can lead to alcohol-related harms, including acute alcohol poisoning.

<sup>1</sup> Unless otherwise stated, in this document the term “single-serve” means a container that is 1 000 mL or less in size.

<sup>2</sup> Unless otherwise stated, in this document the term “flavoured” includes flavours imparted by sugars and sweeteners, as defined in section B.01.001, and by sweetening agents, as defined in section B.02.002 of the *Food and Drug Regulations*.

<sup>3</sup> In this document, “flavoured purified alcoholic beverage” means an alcoholic beverage as described in the “Description” section. In other jurisdictions, similar products may go by the names “beer blends,” “alcomalt,” “flavoured malt beverages,” and “ready-to-drink.” However, there may be slight differences in how these terms are applied, as discussed in this document.

<sup>4</sup> One standard drink is equivalent to 17.05 mL of ethyl alcohol, as defined by the Canadian Centre on Substance Use and Addiction in *Canada’s Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines*, e.g. 341 mL of beer at 5% alc/vol, 142 mL of wine at 12% alc/vol and 43 mL of distilled alcohol (spirits) at 40% alc/vol are all equivalent to one standard drink.

<sup>5</sup> Unless otherwise stated, in this document the term “youth” refers to the 15 to 24 age group.

## Entrée en vigueur

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

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

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

#### Enjeux

Il existe une nouvelle catégorie de boissons alcooliques aromatisées en pleine croissance au Canada qui se caractérisent par une forte teneur en alcool, et qui sont vendues en portions individuelles grand format<sup>1</sup>. Cependant, elles n'ont pas le même goût que l'alcool, car la base d'alcool est purifiée, aromatisée<sup>2</sup> et souvent très sucrée, ce qui masque le goût de l'alcool. Ces boissons alcooliques purifiées aromatisées<sup>3</sup> sont formulées, emballées et commercialisées de manière à intéresser un segment plus jeune de la population qui boit. Le profil de goût sucré, jumelé au grand format et à la teneur élevée en alcool, peut entraîner une surconsommation involontaire ou une consommation excessive en raison de la présence de plusieurs verres standard<sup>4</sup> dans ce qui semble être une portion individuelle. Certains de ces produits contiennent autant d'alcool que 4 verres standard.

Les données, études de recherche et rapports disponibles relativement à ces produits indiquent une tendance alarmante et un risque croissant pour la santé publique. Des mesures réglementaires sont nécessaires pour atténuer les risques associés à ces produits et protéger les Canadiens — surtout les jeunes<sup>5</sup> — contre une surconsommation involontaire pouvant causer des méfaits liés à l'alcool, y compris une intoxication aiguë à l'alcool.

<sup>1</sup> Sauf indication contraire, dans le présent document, le terme « portion individuelle » désigne un contenant de 1 000 mL ou moins.

<sup>2</sup> Sauf indication contraire, dans le présent document, le terme « aromatisé » comprend les arômes conférés par les sucres et les édulcorants tels que définis à l'article B.01.001 et par les agents édulcorants tels que définis à l'article B.02.002 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

<sup>3</sup> Dans le présent document, « boissons alcooliques purifiées aromatisées » s'entend des boissons alcooliques décrites dans la section Description. Dans d'autres juridictions, des produits similaires peuvent porter les noms « mélanges à la bière », « alcomalt », « boissons à base de malt aromatisées » et « prêt à boire »; toutefois, il peut exister de légères différences dans l'application de ces termes, et ces différences sont abordées dans le présent document.

<sup>4</sup> Un verre standard est équivalent à 17,05 mL d'alcool éthylique, tel qu'il a été défini par le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances dans les *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada*. Par exemple, 341 mL de bière à 5 % alc./vol., 142 mL de vin à 12 % alc./vol. et 43 mL d'alcool distillé (alcool) à 40 % alc./vol. sont équivalents à un verre standard.

<sup>5</sup> Sauf indication contraire, dans le présent document, le terme « jeune » désigne la tranche d'âge des 15 à 24 ans.

## Background

In October 2017, emergency physicians in Quebec expressed concerns after observing an increase in the number of young people admitted to hospital emergency rooms with alcohol intoxication after drinking these types of beverages. On October 26, 2017, the National Assembly of Quebec passed a motion that instructed the national public health director to examine cases of alcohol poisoning following the consumption of beverages with high sugar and alcohol content, especially among young people, and directed the provincial Minister of Public Health to report back to the Assembly with findings and recommendations. The ministère de la Santé et des Services sociaux asked the Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) to produce a scientific study on this public health issue. The INSPQ published its report<sup>6</sup> on March 13, 2018.

The researchers found that from January 1 to November 26, 2017, an average of 21 individuals aged 12 years and older were admitted to emergency rooms each day in Quebec for acute alcohol poisoning, with the rate for the 18–24-year-old age group at least two and a half times higher than other age groups. Although the researchers could not attribute emergency room visits to flavoured purified high alcohol content beverages specifically, they reported a 319% increase in the sales of high alcohol content (at least 11% alcohol by volume [alc/vol]), flavoured malt-based beverages in Quebec between 2016 and 2017 (flavoured malt-based beverages are a type of flavoured purified alcohol). The report also showed that emergency room visits for the 12–17 and 18–24 age groups fell from 2014 to 2015 and then increased annually thereafter. This timing coincides with these large format, single-serve, high alcohol content flavoured malt-based beverages first appearing in Quebec in late 2014 and increasing in sales in subsequent years.<sup>7</sup>

A separate study conducted in Sherbrooke, Quebec, also found that in 2017, 17% of individuals aged 12–24 presenting at an emergency department had consumed a type of flavoured purified alcoholic beverage, whereas no medical records referred to these types of products between 2012 and 2016.<sup>8</sup> There were four other cases of alcohol overdoses (e.g. poisoning) related to these products documented in the Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program in 2017.<sup>9</sup>

## Contexte

En octobre 2017, des urgentologues du Québec ont fait part de leurs préoccupations après avoir constaté une hausse du nombre de jeunes admis dans les salles d'urgence à cause d'une intoxication à l'alcool après avoir consommé de telles boissons. Le 26 octobre 2017, l'Assemblée nationale du Québec a adopté une motion chargeant le directeur national de santé publique de se pencher sur les cas d'intoxications suite à la consommation de boissons à forte teneur en sucre et en alcool, particulièrement chez les jeunes, et demandant au ministre de la Santé publique de faire part des conclusions et recommandations à l'Assemblée. Le ministère de la Santé et des Services sociaux a demandé à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) de produire une étude scientifique sur cette question de santé publique. L'INSPQ a publié son rapport d'étude<sup>6</sup> le 13 mars 2018.

Les chercheurs ont constaté que, du 1<sup>er</sup> janvier au 26 novembre 2017, une moyenne de 21 personnes âgées de 12 ans et plus ont été admises dans les salles d'urgence chaque jour au Québec pour une intoxication aiguë à l'alcool, avec un taux au moins deux fois et demi plus élevé pour le groupe d'âge 18-24 ans que pour les autres groupes d'âge. Bien que les chercheurs n'aient pu attribuer expressément les visites aux salles d'urgence à des boissons purifiées aromatisées à teneur élevée en alcool, ils ont signalé une augmentation de 319 % des ventes de boissons à base de malt aromatisées (au moins 11 % alc./vol.) au Québec entre 2016 et 2017 (les boissons à base de malt aromatisées sont un type d'alcool purifié aromatisé.) Le rapport a également montré que les visites en salle d'urgence pour le groupe d'âge 12-17 ans et 18-24 ans ont chuté en 2014-2015, pour ensuite augmenter chaque année. Cela coïncide avec l'arrivée au Québec des boissons à base de malt aromatisées à la fin de 2014, et dont les ventes ont augmenté dans les années subséquentes.<sup>7</sup>

Une étude distincte menée à Sherbrooke, au Québec, a également démontré qu'en 2017, 17 % des personnes âgées de 12 à 24 ans qui ont visité une salle d'urgence avaient consommé un type de boisson alcoolique purifiée aromatisée, alors qu'aucun dossier médical ne fait référence à ces types de produits entre 2012 et 2016<sup>8</sup>. Il y a eu quatre autres cas de surdose d'alcool (par exemple empoisonnement) liés à ces produits documentés dans le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes en 2017.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Institut national de la santé publique du Québec. 2018. *Acute Alcohol Poisoning and Sweetened Alcoholic Beverages*.

<sup>7</sup> Based on product information submitted to Health Canada by manufacturers.

<sup>8</sup> Unpublished data. Study was submitted to Health Canada by the Canadian Centre on Substance Use and Addiction during consultations.

<sup>9</sup> Unpublished data provided to Health Canada by the Public Health Agency of Canada.

<sup>6</sup> Institut national de santé publique du Québec, 2018. *Intoxications aiguës à l'alcool et boissons sucrées alcooliques*.

<sup>7</sup> D'après l'information soumise à Santé Canada par les fabricants.

<sup>8</sup> Données non publiées. L'étude a été soumise à Santé Canada par le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances au cours de consultations.

<sup>9</sup> Données non publiées. Fourni à Santé Canada par l'Agence de la santé publique du Canada.

In December 2017, one of these products was implicated in the death of a 30-year-old male in Quebec, and another was implicated in the death of a 14-year-old female in Quebec in late February 2018. The coroner's investigative report on the death of the 14-year-old female (released March 27, 2019) determined the cause of death to be drowning and possibly hypothermia after drinking approximately three 568 mL cans of a sugary alcoholic beverage in a short period of time (i.e. approximately thirty minutes). At 11.9% alcohol and 568 mL, each can contained four standard drinks of alcohol, meaning that the 110 lb, 14-year-old female could have consumed up to the equivalent of approximately 12 glasses of wine in less than thirty minutes. The incident resulted in public concern and calls from the Province of Quebec, health stakeholders, and Canadians for federal action.

On March 19, 2018, the House of Commons Standing Committee on Health (HESA or the Committee) adopted a motion to study the health and safety risks of pre-mixed drinks that are highly sweetened, high in alcohol and contain caffeine. The Committee's report<sup>10</sup> was tabled in the House of Commons on June 19, 2018, and it highlighted the need to take action to reduce the health and safety risks of these types of beverages. Specifically, one of the report's recommendations was for Health Canada (the Department) to take regulatory action to restrict the alcohol content of these types of products.

### *Alcohol regulation in Canada*

Alcohol regulation in Canada is a shared responsibility between federal, provincial and territorial governments.

At the federal level, Health Canada regulates alcohol under the regulatory framework for food. The *Food and Drug Regulations* (FDR) set out compositional standards for different categories of alcoholic beverages, including beer, cider, gin, vodka and wine, among others. A compositional standard sets out permitted ingredients and manufacturing requirements. Compositional standards are primarily for interprovincial trade purposes and provide consumers with predictability on what is contained in certain foods. Outside of these Regulations, there are no federal regulations that prescribe or otherwise limit the alcohol content of alcoholic beverages for health and safety purposes. There is also no pre-market approval required for alcoholic beverages. Like most foods, manufacturers must ensure that alcoholic beverages meet general food safety requirements.

En décembre 2017, l'un de ces produits était en cause dans le décès d'un homme âgé de 30 ans au Québec et, à la fin de février 2018, un autre produit était en cause dans le décès d'une jeune femme de 14 ans au Québec. Dans son rapport d'enquête publié le 27 mars 2019, le coroner a conclu que la jeune femme de 14 ans s'est noyée et a possiblement souffert d'hypothermie après avoir bu environ trois canettes de 568 mL d'une boisson sucrée alcoolisée en un court laps de temps (environ trente minutes). Ayant une teneur en alcool de 11,9 % et contenant 568 mL, chaque canette équivaut à quatre verres standard, ce qui signifie que la jeune femme de 110 lb a pu consommer l'équivalent d'environ 12 verres de vin en moins de trente minutes. L'incident a suscité l'inquiétude du public et des appels de la part de la province de Québec, des intervenants du secteur de la santé et de la population canadienne en faveur d'une action fédérale.

Le 19 mars 2018, le Comité permanent de la santé de la Chambre des communes (HESA ou le Comité) a adopté une motion visant à étudier les risques pour la santé et la sécurité posés par les boissons prémélangées très sucrées, à teneur élevée en alcool et contenant de la caféine. Le rapport<sup>10</sup> du Comité a été déposé à la Chambre des communes le 19 juin 2018 et soulignait la nécessité de prendre des mesures pour réduire les risques pour la santé et la sécurité posés par ce type de boisson. Le rapport recommandait notamment à Santé Canada (le Ministère) de prendre des mesures réglementaires pour limiter la teneur en alcool de ces types de produits.

### *Réglementation de l'alcool au Canada*

La réglementation de l'alcool au Canada est une responsabilité partagée des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Au niveau fédéral, Santé Canada réglemente l'alcool dans le cadre réglementaire pour les aliments. Le *Règlement sur les aliments et drogues* (RAD) établit des normes de composition pour différentes catégories de boissons alcooliques, notamment la bière, le cidre, le gin, la vodka et le vin. Une norme de composition établit les ingrédients autorisés et les exigences de fabrication. Les normes de composition sont principalement destinées au commerce interprovincial et permettent aux consommateurs de prévoir le contenu de certains aliments. En dehors de ce règlement, il n'existe pas de réglementation fédérale qui prescrit ou limite d'une autre manière la teneur en alcool des boissons alcooliques à des fins de santé et de sécurité. Aucune autorisation préalable à la commercialisation n'est requise pour les boissons alcooliques. Comme la plupart des aliments, les fabricants doivent veiller à ce que les boissons alcooliques répondent aux exigences générales en matière de sécurité des aliments.

<sup>10</sup> Standing Committee on Health. 2018. *Report on Highly Sweetened Pre-Mixed Alcoholic Beverages*.

<sup>10</sup> Comité permanent de la santé, 2018. *Rapport sur les boissons alcooliques prémélangées à teneur élevée en sucre*.

Many of the regulatory controls on alcohol are set by provincial and territorial (PT) governments. Provinces and territories have exclusive control of alcohol sales within their jurisdiction, notably the responsibility for enacting laws and regulations regarding the sale, legal drinking age, and distribution of alcohol. Each province and territory has a liquor board or commission to oversee these activities. Some jurisdictions allow sales from private liquor stores while others operate government retail monopolies. Most jurisdictions have a mix of private and public retailers.<sup>11,12</sup>

In response to the death in late February 2018 of a 14-year-old female in Quebec, the Government of Quebec enacted legislative changes to restrict the sale of beer blends with more than 7% alc/vol to the Société des alcools du Québec (SAQ). As a result, the sale of beer blends with more than 7% alc/vol is no longer permitted in corner stores and grocery stores. The Government of Quebec also committed to establishing an expert group to review the advertising and promotion of alcohol in the province.

### *Why flavoured purified alcoholic beverages appeal to youth*

#### A. Taste

Unlike traditional alcoholic products such as beer, wine, and spirits, flavoured alcoholic beverages lack a perceptible taste and aroma of alcohol since they take on the taste of added flavours. This difference is the result of the practices used in the manufacturing of these products.

All alcoholic beverages first undergo fermentation, where yeast converts sugars in the source material to ethanol (alcohol) and carbon dioxide. This process of fermentation imparts a distinct taste and aroma to the alcohol based on the source of sugars used (e.g. malt for beer, grapes for wine, apples for cider). Spirits are also manufactured through the fermentation process and undergo distillation as an additional processing step to increase the strength of the alcohol in the finished product.

Beverages in this new class of flavoured purified alcohol are manufactured using innovative purification methods (e.g. reverse osmosis, carbon filtration) that further process the fermented liquid, stripping it of its source taste and aroma — essentially leaving only alcohol and water.

Plusieurs contrôles réglementaires sur l'alcool sont définis par les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les provinces et territoires exercent un contrôle exclusif sur les ventes d'alcool dans leur juridiction, notamment en ce qui concerne la promulgation de lois et de règlements concernant la vente, l'âge légal de consommation et la distribution de l'alcool. Chaque province et territoire dispose d'une régie des alcools ou d'une commission chargée de superviser ces activités. Certaines juridictions autorisent les magasins d'alcool privés tandis que d'autres exploitent des monopoles gouvernementaux de vente au détail. La plupart des juridictions comptent à la fois des détaillants privés et des détaillants publics<sup>11,12</sup>.

Suite au décès d'une jeune femme de 14 ans au Québec à la fin de février 2018, le gouvernement du Québec a adopté des modifications législatives visant à limiter la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. à la Société des alcools du Québec (SAQ). Par conséquent, la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. n'est plus autorisée dans les dépanneurs et les épiceries. Le gouvernement du Québec s'est également engagé à mettre sur pied un groupe d'experts chargés d'examiner la publicité et la promotion de l'alcool dans la province.

### *Pourquoi les jeunes sont attirés par les boissons alcooliques purifiées aromatisées*

#### A. Goût

Contrairement aux produits traditionnels alcooliques comme la bière, le vin et les spiritueux, les boissons alcooliques aromatisées n'ont pas un goût perceptible et un arôme d'alcool, car leur goût provient des saveurs ajoutées. Cette différence découle de la pratique utilisée dans la fabrication de ces produits.

Toutes les boissons alcooliques subissent d'abord une fermentation au cours de laquelle la levure convertit les sucres contenus dans la matière première en éthanol (alcool) et en dioxyde de carbone. Ce processus de fermentation confère un goût et un arôme distincts à l'alcool selon la source des sucres utilisés (par exemple malt pour la bière, raisins pour le vin, pommes pour le cidre). Les spiritueux sont également fabriqués par le processus de fermentation et sont soumis à une distillation comme étape de traitement supplémentaire pour augmenter la teneur en alcool dans le produit fini.

Les produits de cette nouvelle catégorie de boissons alcooliques purifiées aromatisées sont fabriqués à l'aide de méthodes de purification novatrices (par exemple osmose inverse, filtration au charbon) qui traitent le liquide fermenté, et lui enlèvent son goût et son arôme d'origine — ne

<sup>11</sup> Thomas, G. 2012. *Analysis of Beverage Alcohol Sales in Canada. (Alcohol Price Policy Series, Report 2 of 3)*

<sup>12</sup> Canadian Press. 2015. *How alcohol is sold in provinces across Canada.*

<sup>11</sup> Thomas, G. 2012. *Analyse des ventes de boissons alcooliques au Canada. (Série sur les politiques régissant les prix de l'alcool, rapport 2 de 3)*

<sup>12</sup> Presse canadienne, 2015. *How alcohol is sold in provinces across Canada.* (en anglais seulement)



This step creates a neutral-tasting high-alcohol liquid to which flavouring and/or sweetening ingredients are added to enhance palatability. As a result, the final product is high in alcohol, subject to lower excise duties (see section “C. Price and Availability”), and takes on the taste of the added flavours and sweeteners, effectively masking the taste of alcohol.

A major reason why flavoured purified alcoholic beverages appeal to youth is that their sweet and fruity flavours make these alcoholic beverages taste more like soft drinks than alcohol. Studies show a link between age and a preference for sweetness, with children and adolescents showing a much stronger preference for sweetness than adults.<sup>13,14</sup> The results of an experiment<sup>15</sup> exploring the acceptability of a range of alcoholic and non-alcoholic beverages among youth and young adults (aged 12–30) revealed that the acceptability of traditional alcoholic beverages (e.g. beer, wine, spirits) increased with age whereas the acceptability of sweeter beverages, including mixed alcoholic drinks, decreased. **Focus groups**<sup>16</sup> conducted with 12–17-year-olds corroborate the importance of taste as a key driver in the choice to consume a flavoured alcoholic beverage. Alcohol strength (% alc/vol), convenience and product packaging were also identified as important factors to youth.

Not only is the flavouring and sweetening more palatable for youth, many youth may not be aware they are consuming alcoholic beverages if the characteristic taste of alcohol is masked, which is what happens when flavours and sweeteners are added to a neutral-tasting alcohol base. In one study that compared beer, wine, and flavoured and sweetened spirits-based beverages,<sup>17</sup> 100% of teenagers aged 18 and 19 detected the taste of alcohol in beer and wine, whereas 24% did not detect the taste of alcohol in the flavoured and sweetened beverages. Furthermore, flavoured and sweetened beverages had the most taste appeal — 60% of participants reported liking their taste compared to 38% and 25% liking the taste of beer and wine, respectively.

laissant essentiellement que de l'alcool et de l'eau. Cette étape crée un liquide à teneur élevée en alcool et au goût neutre, auquel des ingrédients aromatisants et/ou édulcorants sont ajoutés pour améliorer la palatabilité. Le produit final a donc une teneur élevée en alcool, est assujéti à des taux des droits d'accise moins élevés (voir la section « C. Prix et disponibilité »), et prend le goût des arômes et des édulcorants ajoutés, masquant efficacement le goût de l'alcool.

Une des principales raisons pour lesquelles les boissons alcooliques purifiées aromatisées sont attrayantes pour les jeunes est que leurs saveurs douces et fruitées font que ces boissons alcooliques ont un goût plus semblable à celui des boissons gazeuses qu'à celui de l'alcool. Les études démontrent un lien entre l'âge et la préférence pour le goût sucré, les enfants et les adolescents manifestant une préférence beaucoup plus forte pour le goût sucré que les adultes<sup>13,14</sup>. Les résultats d'une expérience<sup>15</sup> explorant l'acceptabilité d'une gamme de boissons alcooliques et non alcooliques chez les jeunes et les jeunes adultes (âgés de 12 à 30 ans) ont révélé que l'acceptabilité des boissons alcooliques traditionnelles (par exemple bière, vin, spiritueux) augmente avec l'âge alors que l'acceptabilité des boissons plus sucrées, y compris les boissons alcooliques mixtes, diminue. **Des groupes de discussion**<sup>16</sup> menés auprès de jeunes de 12 à 17 ans corroborent l'importance du goût comme facteur déterminant dans le choix de consommer une boisson alcoolique aromatisée. La teneur en alcool (% alc./vol.), la commodité et l'emballage du produit ont également été identifiés comme des facteurs importants pour les jeunes.

La saveur et les édulcorants sont non seulement plus acceptables pour les jeunes, mais de nombreux jeunes ne savent peut-être pas qu'ils boivent des boissons alcooliques si le goût caractéristique de l'alcool est masqué, ce qui se produit lorsque des arômes et des édulcorants sont ajoutés à une base d'alcool à goût neutre. Dans une étude qui a comparé la bière, le vin et les boissons sucrées à base de spiritueux<sup>17</sup>, 100 % des adolescents de 18 et 19 ans ont détecté le goût de l'alcool dans la bière et le vin, alors que 24 % n'ont pas détecté le goût de l'alcool dans les boissons aromatisées et sucrées. En outre, les boissons aromatisées et sucrées sont les plus attrayantes — 60 % des participants ont déclaré aimer le goût, par rapport à 38 % et 25 % qui aimaient le goût de la bière et du vin, respectivement.

<sup>13</sup> Drewnoswki, et al. 2012. *Sweetness and Food Preference*. *The Journal of Nutrition*, 142(6):1142S-1148S

<sup>14</sup> Hoffman, et al. 2016. *Flavour preferences in youth versus adults: a review*. *Tobacco Control*, 25:ii32-ii39

<sup>15</sup> Copeland, J., Stevenson, R. J., Gates, P., and Dillon, P. 2007. *Young Australians and alcohol: the acceptability of ready-to-drink (RTD) alcoholic beverages among 12–30-year-olds*. *Addiction*, 102:1740-1746. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1360-0443.2007.01970.x>

<sup>16</sup> Jones, S. C., and Reis, S. 2011. Not just the taste: why adolescents drink alcopops. *Health Education*, 112(1): 61-74

<sup>17</sup> Clemons, R. 2017. *Just a spoonful of sugar....* CHOICE

<sup>13</sup> Drewnoswki, et al. 2012. *Sweetness and Food Preference*. *The Journal of Nutrition*, 142(6):1142S-1148S. (en anglais seulement)

<sup>14</sup> Hoffman, et al. 2016. *Flavour preferences in youth versus adults: a review*. *Tobacco Control*, 25:ii32-ii39. (en anglais seulement)

<sup>15</sup> Copeland, J., Stevenson, R.J., Gates, P., and Dillon, P. 2007. *Young Australians and alcohol: the acceptability of ready-to-drink (RTD) alcoholic beverages among 12–30-year-olds*. *Addiction*, 102:1740-1746. (en anglais seulement)

<sup>16</sup> Jones, S. C. & Reis, S. 2011. Not just the taste: why adolescents drink alcopops. *Health Education*, 112(1): 61-74.

<sup>17</sup> Clemons, R. 2017. *Just a spoonful of sugar....* CHOICE (en anglais seulement).

## B. High alcohol content and container format

A number of flavoured purified alcoholic beverages are also high in alcohol and many are sold in large single-serve containers, a combination which facilitates excessive drinking and increases the risk of unintended intoxication. The size of these containers combined with most of them being non-resealable suggests that the entire contents should be consumed in a single sitting. The consumer may not be aware that a large single-serve container can contain multiple standard drinks of alcohol. Many single-serve containers of flavoured purified alcoholic beverages contain as much alcohol as 4 standard drinks.

At 4 standard drinks per container, consuming the contents of one container in under one hour would put most adults weighing 180 lbs or less over the legal limit for impaired driving (as set out in the *Criminal Code* of Canada), which is a blood alcohol concentration (BAC) of 0.08%. As the body can only metabolize a certain amount of alcohol per hour, increasing the length of time over which these products are consumed is not an effective mitigation measure. Consuming two such containers over the course of two hours more than doubles an individual's BAC (twice the legal limit) and would result in significant intoxication for adults weighing 180 lbs or less. Consuming three containers would likely result in a BAC that has been associated with hospitalization (e.g. alcohol poisoning).<sup>18,19</sup>

The impact would be even greater for teenagers who, on average, weigh less than adults. For example, consuming a single flavoured purified alcoholic beverage containing 4 standard drinks would result in severe intoxication for a youth weighing 100 lbs (BAC greater than 0.15%); consuming two of these would result in hospitalization with a possibility of death (BAC greater than 0.3%).

According to *Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines* ("Guidelines"), individuals between 25 and 64 years of age can reduce long-term alcohol-related health risks (e.g. liver disease, some cancers) by drinking no more than 10 standard drinks a week for women (with no more than 2 drinks a day most days) and 15 standard drinks a week for men (with no more than 3 drinks a day most days). To help reduce the short-term risk of injury and harm, women should drink no more than 3 drinks and men no more than 4 on any single occasion. The alcohol

## B. Teneur élevée en alcool et format du récipient

Un certain nombre de boissons alcooliques purifiées aromatisées ont également une teneur élevée en alcool et beaucoup sont vendues dans de grands contenants à portion individuelle, une combinaison qui facilite une consommation excessive et accroît le risque d'intoxication involontaire. La taille de ces récipients, conjuguée au fait que la plupart d'entre eux ne sont pas refermables, suggère que tout le contenu doit être consommé en une seule occasion. Le consommateur peut ne pas savoir qu'un grand contenant à portion individuelle peut contenir plusieurs verres standard d'alcool. Plusieurs contenants à portion individuelle de boissons alcooliques purifiées aromatisées contiennent autant d'alcool que 4 verres standard.

À 4 verres standard par contenant, la consommation du contenu d'un contenant en moins d'une heure ferait en sorte que la plupart des adultes pesant 180 lb ou moins dépasseraient la limite légale pour conduite avec facultés affaiblies (conformément au *Code criminel* du Canada), qui correspond à un taux d'alcoolémie (TA) de 0,08 %. Comme le corps ne peut métaboliser qu'une certaine quantité d'alcool par heure, augmenter le temps de consommation de ces produits n'est pas une mesure d'atténuation efficace. La consommation de deux de ces contenants au cours d'une période de deux heures fait plus que doubler le TA d'une personne (deux fois la limite légale) et entraînerait une intoxication importante chez les adultes pesant 180 lb ou moins. La consommation de trois contenants entraînerait probablement un TA associé à une hospitalisation (par exemple intoxication à l'alcool)<sup>18,19</sup>.

L'impact serait encore plus grand chez les adolescents qui, en moyenne, pèsent moins que les adultes. Par exemple, la consommation d'une boisson alcoolique purifiée aromatisée contenant 4 verres standard par un jeune pesant 100 lb entraînerait une intoxication grave (TA supérieur à 0,15 %); la consommation de deux de ces boissons entraînerait une hospitalisation avec un risque de décès (TA supérieur à 0,3 %).

Selon les *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada* (« Directives »), les personnes âgées de 25 à 64 ans peuvent réduire les risques à long terme pour la santé liés à l'alcool (par exemple maladie du foie, certains cancers) en ne consommant pas plus de 10 verres standard par semaine pour les femmes (sans dépasser 2 par jour la plupart du temps) et 15 verres standard par semaine pour les hommes (sans dépasser 3 par jour la plupart du temps). Pour aider à réduire les risques à court terme, les femmes ne devraient pas boire plus de 3 verres

<sup>18</sup> Calculate Your Blood Alcohol Content (BAC). Cleveland Clinic

<sup>19</sup> Rosshem, M. E., and Thombs, D. L. 2017. Estimated blood alcohol concentrations achieved by consuming supersized alcopops. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 44(3):1-4

<sup>18</sup> Calculate Your Blood Alcohol Content (BAC). Cleveland Clinic. (en anglais seulement)

<sup>19</sup> Rosshem, M. E. & Thombs, D.L. 2017: Estimated blood alcohol concentrations achieved by consuming supersized alcopops. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 44(3):1-4



content in a single container of many flavoured purified alcoholic beverages exceeds the recommended daily maximum set out in the Guidelines for men and women.

### C. Price and availability

In general, alcohol is like many other products in that consumer demand is inversely related to price: when the price decreases, demand (sales) increase, if other factors such as income (consumer purchasing power) are kept constant.<sup>20</sup> Cost and convenience are key factors in youth's choice of which alcoholic beverage to consume (after taste and alcohol strength),<sup>21</sup> as they generally have lower incomes compared to the rest of the population.

There are no federal laws regarding the minimum retail price of alcohol. However, federal excise duties are charged on alcoholic beverages under the *Excise Act* and the *Excise Act, 2001*. Flavoured purified alcoholic beverages between 7.1 and 11.9% alc/vol currently have one of the lowest excise duty rates for that alcohol strength.<sup>22</sup> Spirits and spirits-based beverages with more than 7% alc/vol have the highest excise duty rates. This results in a market incentive for manufacturers to produce spirits-based coolers with lower alcohol (i.e. 7% or less alc/vol) and flavoured purified alcohol with higher alcohol (i.e. between 7.1 and 11.9% alc/vol).

Lower excise rates also allow for lower retail prices, making high alcohol flavoured purified products cheaper and therefore more accessible to youth compared to spirits or spirits-based alcoholic beverages, which are generally priced higher. Spirits and spirits-based products are subject to higher minimum retail prices<sup>23</sup> than malt-based products in many jurisdictions (Alberta and Quebec are the exceptions).

et les hommes pas plus de 4 en une seule occasion. La teneur en alcool d'un seul contenant de nombreuses boissons alcooliques purifiées aromatisées dépasse le maximum recommandé par les Directives pour les hommes et les femmes.

### C. Prix et disponibilité

En général, l'alcool est comme beaucoup d'autres produits dans la mesure où la demande des consommateurs est inversement proportionnelle au prix : lorsque le prix diminue, la demande (ventes) augmente si d'autres facteurs tels que le revenu (pouvoir d'achat du consommateur) sont maintenus constants<sup>20</sup>. Le coût et la commodité sont des facteurs clés dans les choix de boissons alcooliques des jeunes (après le goût et la teneur de l'alcool)<sup>21</sup>, car leurs revenus sont généralement inférieurs à ceux du reste de la population.

Il n'y a pas de lois fédérales concernant le prix de détail minimum de l'alcool. Toutefois, des droits d'accise fédéraux sont perçus sur les boissons alcooliques en vertu de la *Loi sur l'accise* et de la *Loi de 2001 sur l'accise*. Les boissons alcooliques purifiées aromatisées ayant entre 7,1 % et 11,9 % alc./vol. ont actuellement l'un des taux des droits d'accise les plus faibles pour cette teneur en alcool<sup>22</sup>. Les spiritueux et les boissons à base de spiritueux ayant plus de 7 % alc./vol. ont les taux des droits d'accise les plus élevés. Cela incite donc les fabricants à produire des panachés (« coolers ») à base de spiritueux dont la teneur en alcool est inférieure (7 % ou moins alc./vol.) et des boissons alcooliques purifiées aromatisées dont la teneur en alcool est supérieure (entre 7,1 et 11,9 % alc./vol.).

Les plus faibles taux des droits d'accise permettent également de réduire les prix de détail, ce qui rend les produits purifiés aromatisés à teneur élevée en alcool moins chers et donc plus accessibles aux jeunes que les spiritueux ou les boissons alcooliques à base de spiritueux dont le prix est généralement plus élevé. Les spiritueux et les produits à base de spiritueux sont soumis à des prix minimums plus élevés au détail<sup>23</sup> que les produits à base de malt dans plusieurs juridictions (l'Alberta et le Québec sont les exceptions).

<sup>20</sup> Thomas, G. 2012. *Price policies to reduce alcohol-related harm in Canada. (Alcohol Price Policy Series: Report 3 of 3)*

<sup>21</sup> Jones, S. C., and Reis, S. 2011. *Not just the taste: why adolescents drink alcopops. Health Education, 112(1):61-74*

<sup>22</sup> Reduced rate for domestic beer containing more than 2.5% alcohol (first 75 000 hL only).

<sup>23</sup> Specifically, many jurisdictions apply a "social reference price," which is the minimum price at which an alcoholic beverage can be sold. This is usually applied based on alcohol strength (i.e. the stronger the alcohol, the higher the minimum price) and is a policy that helps to prevent the availability of inexpensive sources of alcohol that are typically consumed by high-risk drinkers.

<sup>20</sup> Thomas, G. 2012. *Politiques de fixation des prix pour réduire les méfaits liés à l'alcool au Canada (Série sur les politiques régissant les prix de l'alcool, rapport 3 de 3)*

<sup>21</sup> Jones, S. C. & Reis, S. 2011. *Not just the taste: why adolescents drink alcopops. Health Education, 112(1):61-74.* (en anglais seulement)

<sup>22</sup> Taux réduits pour la bière brassée au Canada dont la teneur en alcool est supérieure à 2,5 % (75 000 premiers hL seulement).

<sup>23</sup> Plus précisément, de nombreuses juridictions appliquent un « prix de référence social », qui est le prix minimum auquel une boisson alcoolique peut être vendue. Cette règle est généralement appliquée en fonction de la teneur en alcool (c'est-à-dire plus la teneur est élevée, plus le prix minimum est élevé) et constitue une politique qui contribue à empêcher la disponibilité de sources d'alcool peu coûteuses qui sont généralement consommées par les buveurs à risque élevé.

Moreover, flavoured purified alcoholic beverages are more widely accessible compared to spirits-based products. Many jurisdictions allow the sale of non-spirits alcoholic beverages (e.g. malt-based or wine-based) by grocery and/or corner stores (i.e. British Columbia, Ontario, Quebec, and Newfoundland). No jurisdiction allows widespread sale of spirits-based beverages by grocery or corner stores.<sup>24,25</sup>

### *Parliamentary study*

In spring 2018, HESA conducted a study titled “Pre-mixed Drinks Combining High Alcohol, Caffeine, and Sugar Content.” The Committee held two meetings in April and May 2018 and heard testimony from 15 witnesses and received 7 written briefs. Government of Canada officials representing Health Canada appeared as witnesses, along with public health experts, physicians, toxicology experts and industry representatives.

The Committee’s “Report on Highly Sweetened Pre-mixed Alcoholic Beverages” was tabled on June 19, 2018. It contains 15 recommendations for the Government of Canada, mostly pertaining to the broader alcohol industry (e.g. labelling, marketing, pricing, monitoring and surveillance, and the National Alcohol Strategy). Recommendations specific to flavoured purified alcoholic beverages were

- A. That Health Canada restrict the alcohol content in highly sweetened pre-mixed alcoholic beverages to that of one standard serving of alcohol in Canada, or 13.5 g or 17.05 mL of pure alcohol, through the *Food and Drug Regulations*;
- B. That Health Canada set the sweetness threshold of highly sweetened pre-mixed alcoholic beverages at 5% under the *Food and Drug Regulations* to restrict the place of sale of these products.

The recommendations above, as well as feedback received during Health Canada’s consultations, were taken into consideration in the development of the *Regulations*

En outre, les boissons alcooliques purifiées aromatisées sont plus faciles d’accès que les produits à base de spiritueux. De nombreuses juridictions autorisent la vente des boissons alcooliques autres que les spiritueux (par exemple à base de malt ou de vin) dans les épicerie et/ou les dépanneurs (c’est-à-dire Colombie-Britannique, Ontario, Québec et Terre-Neuve). Aucune juridiction n’autorise la vente généralisée des boissons à base de spiritueux dans les épicerie ou dépanneurs<sup>24,25</sup>.

### *Étude parlementaire*

Au printemps 2018, HESA a mené une étude sur « les boissons ayant une combinaison d’alcool à teneur élevée, de caféine et de sucre ». Le Comité a tenu deux réunions en avril et mai 2018. Ils ont entendu le témoignage de 15 témoins et ont reçu sept mémoires écrits. Des fonctionnaires du gouvernement du Canada représentant Santé Canada ont comparu à titre de témoins, ainsi que des experts en santé publique, des médecins, des experts en toxicologie et des représentants de l’industrie.

Le rapport « Boissons ayant une combinaison d’alcool à teneur élevée, de caféine et de sucre » du Comité a été présenté le 19 juin 2018. Il contient quinze recommandations à l’intention du gouvernement du Canada, concernant principalement l’ensemble du secteur des boissons alcooliques (par exemple l’étiquetage, la commercialisation, la tarification, la surveillance continue et la Stratégie nationale sur l’alcool). Les recommandations spécifiques aux boissons alcooliques purifiées aromatisées étaient les suivantes:

- A. Que Santé Canada restreigne la teneur en alcool dans les boissons alcooliques prémélangées à teneur élevée en sucre à l’équivalent d’une consommation standard d’alcool au Canada, soit 13,5 g ou 17,05 mL d’alcool pur, aux termes du *Règlement sur les aliments et drogues*;
- B. Que Santé Canada établisse la teneur en sucre dans les boissons alcooliques prémélangées à teneur élevée en sucre à 5 % aux termes du *Règlement sur les aliments et drogues* pour ainsi restreindre le nombre de points de vente de ces produits.

Les recommandations ci-dessus, ainsi que les commentaires reçus lors des consultations de Santé Canada, ont été pris en compte lors de l’élaboration du *Règlement*

<sup>24</sup> In some rural areas (e.g. rural Ontario), a province-owned liquor outlet is co-located inside an existing grocery or convenience store. British Columbia also allows a “store within a store” model, where a grocery store can contain a liquor store, provided the liquor store is a separate entity. In these situations, spirits would be sold “inside” a grocery store but not by the grocery store.

<sup>25</sup> Canadian Press. 2015. *How alcohol is sold in provinces across Canada*.

<sup>24</sup> Dans certaines zones rurales (par exemple l’Ontario rural), un point de vente d’alcool appartenant à la province est co-implanté dans une épicerie ou un dépanneur existant. La Colombie-Britannique autorise également un modèle de « magasin dans un magasin », dans lequel une épicerie peut contenir un magasin d’alcool, à condition que le magasin d’alcool soit une entité distincte. Dans ce cas, les spiritueux seraient vendus « à l’intérieur » d’une épicerie, mais pas par l’épicerie.

<sup>25</sup> Presse canadienne. 2015. *How alcohol is sold in provinces across Canada*. (en anglais seulement)

*Amending the Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol) [the Regulations].***Caffeine**

There have been media reports stating that flavoured purified alcoholic beverages contain caffeine, a combination that can increase the risk of unintentional overconsumption (caffeine masks the depressant effects of alcohol). It is important to clarify that it is illegal in Canada to sell alcoholic beverages that contain caffeine as an additive. Caffeine directly added to food and food ingredients is strictly controlled as a food additive under the FDR. Currently, caffeine is only authorized for use as a food additive in non-alcoholic carbonated soft drinks.

Caffeine may be present in some alcoholic beverages due to the use of flavouring ingredients that naturally contain caffeine (e.g. guarana seed extract, coffee, chocolate). Some alcohol products may be advertising the use of such flavourings. However, the amount of caffeine contributed to beverages by such flavourings is very low and as a result there is little to no caffeine in these types of products. For example, the amount of caffeine in the product that triggered the HESA study was less than 1 mg per 568 mL can (as confirmed through testing by the Canadian Food Inspection Agency [CFIA]). Regular coffee contains between 70 and 180 mg per 237 mL and an average cola-type carbonated soft drink can contain up to 50 mg of caffeine in a 355 mL can.

**Objective**

The objective of these Regulations is to reduce the health and safety risks associated with unintentional overconsumption and acute alcohol poisoning as a result of consuming flavoured purified alcoholic beverages by limiting the alcohol content in single-serve containers of these types of beverages.

**Description**

Division 2 (Alcoholic Beverages) of the FDR has been amended to

1. Define a new class of flavoured purified alcoholic beverages that meet both of the following conditions:
  - are obtained from an alcohol base that has been purified during the course of manufacturing through a process other than distillation and from which most of the naturally occurring substances other than alcohol and water have been removed; and

*modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (alcool purifié aromatisé) [le Règlement].***Caféine**

Il a été rapporté dans les médias que les boissons alcooliques purifiées aromatisées contiennent de la caféine, une combinaison qui peut augmenter le risque de surconsommation involontaire (la caféine masque les effets dépressants de l'alcool). Il est important de préciser qu'il est illégal au Canada de vendre des boissons alcooliques contenant de la caféine en tant qu'additif. La caféine directement ajoutée aux aliments et aux ingrédients alimentaires est strictement contrôlée en tant qu'additif alimentaire en vertu du RAD. À l'heure actuelle, la caféine est autorisée uniquement comme additif alimentaire dans les boissons gazeuses non alcooliques.

La caféine peut être présente dans certaines boissons alcooliques en raison de l'utilisation d'ingrédients aromatisants qui contiennent naturellement de la caféine (par exemple extrait de graines de guarana, café, chocolat). Certains produits alcoolisés annoncent peut-être l'utilisation de ces ingrédients. Cependant, la quantité de caféine que contiennent ces ingrédients aromatisants est très faible, ce qui signifie qu'on trouve peu ou pas de caféine dans ces types de produits. Par exemple, la quantité de caféine contenue dans le produit qui a déclenché l'étude HESA était inférieure à 1 mg par canette de 568 mL (ce qui a été confirmé par des tests menés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments [ACIA]). Le café régulier contient entre 70 et 180 mg de caféine par 237 mL et une boisson gazeuse moyenne de type cola peut contenir jusqu'à 50 mg de caféine dans une canette de 355 mL.

**Objectif**

L'objectif de ce règlement est de réduire les risques pour la santé et la sécurité associés à la surconsommation involontaire et à une intoxication alcoolique aiguë découlant de la consommation de boissons alcooliques purifiées aromatisées en limitant la teneur en alcool autorisée dans les contenants à portion individuelle de ces types de boissons.

**Description**

Le titre 2 (Boissons alcooliques) du RAD a été modifié pour :

1. Définir une nouvelle catégorie de boissons alcooliques purifiées aromatisées qui remplissent les deux conditions suivantes :
  - sont obtenues à partir d'une base d'alcool ayant été purifiée au cours de la fabrication par un procédé autre que la distillation et dont la plupart des substances naturellement présentes, autres que l'alcool et l'eau, ont été éliminées;

- to which have been added, during the course of manufacturing, any substance, or any combination of substances, that imparts flavour.
2. Restrict the alcohol content in beverages in this new class. Beverages that meet the definition of the new class are limited to 25.6 mL of alcohol (representing 1.5 standard drinks) when they are packaged in containers of a volume of 1 000 mL or less. This includes both non-resealable and resealable containers. Manufacturers have flexibility in determining how to comply with the alcohol content restriction: reformulate their beverage to modify the alcohol content (% alc/vol); resize the beverage containers; or combine both measures.

For example, a flavoured purified alcoholic beverage containing 25.6 mL of alcohol could have the following percentages of alcohol based on its format:

- 7.5% alc/vol if sold in a 341 mL container;
- 7.2% alc/vol if sold in a 355 mL container;
- 5.4% alc/vol if sold in a 473 mL container;
- 4.5% alc/vol if sold in a 568 mL container;
- 3.6% alc/vol if sold in a 710 mL container;
- 3.5% alc/vol if sold in a 740 mL container; or
- 2.6% alc/vol if sold in a 1 000 mL container that is not made of glass.

3. Create an exemption from the alcohol content limit for beverages in the new class that are packaged in glass containers of a volume of 750 mL or more. This includes both non-resealable and resealable glass containers.

These amendments come into force on the day on which the Regulations are registered.

#### 1. Definition

The products within the scope of these Regulations are alcoholic beverages that have been purified such that most of the naturally occurring substances other than alcohol and water, including the taste and aroma of the starting material (e.g. malt), are no longer present, and products that have subsequently been flavoured and/or sweetened so that the taste of alcohol is masked.

Other jurisdictions, such as the province of Quebec and the United States, have defined a category of products as “malt-based,” “flavoured malt” or “beer blends,” in

- auxquelles a été ajoutée, au cours de la fabrication, une substance ou une combinaison de substances conférant un arôme.
2. Limiter la teneur en alcool dans les boissons de cette nouvelle catégorie. Les boissons répondant à la définition de la nouvelle catégorie sont limitées à 25,6 mL d'alcool (représentant 1,5 verre standard) quand elles sont contenues dans des contenants ayant un volume de 1 000 mL ou moins. Cela inclut les contenants non refermables et refermables. Les fabricants sont en mesure de choisir la meilleure option pour se conformer à cette exigence : reformuler leur boisson afin de modifier la teneur en alcool (% alc./vol.); modifier la taille du contenant; combiner ces options.

Par exemple, une boisson alcoolique purifiée aromatisée contenant 25,6 mL d'alcool pourrait être offerte avec les pourcentages d'alcool suivants en fonction du format :

- 7,5 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 341 mL;
- 7,2 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 355 mL;
- 5,4 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 473 mL;
- 4,5 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 568 mL;
- 3,6 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 710 mL;
- 3,5 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 740 mL;
- 2,6 % alc./vol. si elle est vendue dans un contenant de 1 000 mL autre qu'un contenant en verre.

3. Créer une exemption de la limite de teneur en alcool pour les boissons de la nouvelle catégorie contenues dans des contenants de verre d'un volume de 750 mL ou plus. Cela inclut à la fois les contenants de verre non refermables et refermables.

Ces modifications entrent en vigueur à la date d'enregistrement du Règlement.

#### 1. Définition

Les produits visés par le Règlement sont les boissons alcooliques qui sont purifiées de façon à ce que la plupart des substances naturellement présentes, autres que l'alcool et l'eau, y compris le goût et l'arôme du produit de base (par exemple malt), ne soient plus présentes, et qui ont été par la suite aromatisées et/ou édulcorées de manière à masquer le goût de l'alcool.

D'autres juridictions, telles que la province de Québec et les États-Unis, ont défini une catégorie de produits comme étant « à base de malt », « malt aromatisé » ou « mélanges

recognition of the source material that is used. However, it is the purification process and the use of flavouring rather than the malt source itself that mask the taste of alcohol and contribute to the appeal of the products to youth. Flavoured purified alcoholic beverages can also be made from non-malt sources; however, the majority in Canada are currently malt-based.

For further clarification, the definition explicitly excludes distillation. Distillation may also be considered a form of purification; however, the end result of distillation is spirits or spirits-based products, which are not in the scope of these Regulations. As noted in the “Background” section, spirits are subject to higher excise duties and existing distribution controls by provinces and territories. Furthermore, market analysis has determined that a large number of single-serve spirits-based beverages sold in Canada are already between 1 and 1.5 standard drinks, and the majority of spirits-based coolers contain fewer than 2 standard drinks. Therefore, in recognition of an existing regulatory landscape that already mitigates the health and safety risks associated with unintentional overconsumption of spirits-based beverages, Health Canada has not included spirits-based beverages in the scope of these Regulations.

There is no objective sugar or sweetness threshold below which these products would be less appealing to youth or pose less of a health and safety risk, as sweetness is largely based on individual taste perceptions, and intense flavouring without added sweetness can also be appealing and mask the taste of alcohol. Considering this, a sugar threshold was deemed not to be an appropriate means to address the health and safety risks, and therefore, was not used to determine the scope of alcoholic beverages affected by the amendments.

## 2. Restriction of the amount of alcohol

Flavoured purified alcoholic beverages are limited to a maximum alcohol content of 25.6 mL per single-serve container to reduce the risks of unintentional alcohol intoxication, particularly among youth. This limit is equivalent to 1.5 standard alcoholic drinks.

*Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines* recommend consumption of no more than 2 standard drinks per day for women and no more than 3 standard drinks per day for men — applying to ages 25–64 for both genders. To help reduce the short-term risk of injury and harm, the Guidelines recommend women drink no more than 3 drinks and men no more than 4 on any single occasion. It is estimated that if all Canadians consumed alcohol within

à la bière », en reconnaissance de la matière de base utilisée. Cependant, c'est le processus de purification et l'utilisation d'arômes plutôt que la source de malt elle-même qui masquent le goût de l'alcool et contribuent à rendre les produits attrayants pour les jeunes. Les boissons alcooliques purifiées aromatisées peuvent également être fabriquées à partir de sources non maltées; cependant, au Canada, la majorité de ces boissons sont actuellement à base de malt.

Pour plus de précision, la définition exclut explicitement la distillation. La distillation peut également être considérée comme une forme de purification; toutefois, le résultat final de la distillation est un spiritueux ou des produits à base de spiritueux, qui ne sont pas dans le champ d'application du Règlement. Comme indiqué dans la section « Contexte », les spiritueux sont soumis à des taux des droits d'accise plus élevés et aux contrôles de distribution existants par les provinces et territoires. En outre, l'analyse du marché a déterminé qu'un grand nombre de boissons à base de spiritueux vendues en portion individuelle au Canada se situent déjà entre 1 et 1,5 verre standard et la majorité des panachés à base de spiritueux contiennent moins de 2 verres standard. Par conséquent, en reconnaissance d'un cadre réglementaire existant qui atténue déjà les risques pour la santé et la sécurité associés à la surconsommation involontaire de boissons à base de spiritueux, Santé Canada n'a pas inclus les boissons à base de spiritueux dans le cadre du Règlement.

Il n'y a pas de seuil objectif de sucre ou de goût sucré en deçà duquel ces produits seraient moins attrayants pour les jeunes ou présenteraient moins de risques pour la santé et la sécurité, le goût sucré étant largement basé sur la perception individuelle des goûts. De plus, des ingrédients aromatisants sans goût sucré peuvent aussi être attrayants et masquer le goût d'alcool. Compte tenu de cela, un seuil de sucre n'a pas été considéré comme un moyen approprié de prendre en compte les risques pour la santé et la sécurité, et n'a donc pas été utilisé pour déterminer la portée des boissons alcooliques affectées par les modifications.

## 2. Limite de la quantité d'alcool

La quantité d'alcool des boissons alcooliques purifiées aromatisées est limitée à 25,6 mL par contenant à portion individuelle afin de réduire les risques d'intoxication à l'alcool involontaire, en particulier chez les jeunes. Cette limite est équivalente à 1,5 verre standard.

Les *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada* recommandent de ne pas consommer plus de 2 verres standard par jour pour les femmes et 3 par jour pour les hommes — une recommandation qui s'applique aux hommes et aux femmes de 25 à 64 ans. Pour aider à réduire les risques à court terme, les Directives recommandent aux femmes de ne pas boire plus de 3 verres standard et aux hommes pas plus de 4 en une seule

the Guidelines, alcohol-related deaths would be reduced by approximately 4 600 per year.<sup>26</sup>

Alcohol generally takes at least 30 minutes to be fully absorbed into the bloodstream,<sup>27</sup> so consumers may not notice any immediate effects. As the rate of alcohol absorption is higher than the rate of elimination, BAC can continue to increase hours after drinking has stopped.<sup>28</sup> As noted in the “Background” section, consumption of 4 standard drinks in a short period of time would put a 180 lb adult over the legal limit for impaired driving. The taste of alcohol is masked in flavoured purified alcoholic beverages, so consumers may not be aware how much alcohol they have consumed. This increases the risk that more than one container of these products could be consumed in a single sitting.

At 1.5 standard drinks per single-serve container, a woman would be under the daily recommended maximum, and two containers of such beverages (i.e. 3 standard drinks) would still be below the recommended limit for any single occasion. The same would be true for men. One and a half standard drinks would be the upper limit. Flavoured purified alcoholic beverages will likely be sold with an alcohol content ranging between 0.8 and 1.5 standard drinks, depending on the target taste profile and market.

### 3. Container thresholds

The volume thresholds apply equally to resealable and non-resealable single-serve containers.

Most large single-serve flavoured purified alcoholic beverages in Canada are sold in aluminum pull-tab cans. Aluminum cans have a history and perception of being single-serve and are commonly found in sizes up to 950 mL. Currently, the vast majority of aluminum cans are non-resealable. However, technology to manufacture resealable cans exists. Simply turning a container format that has a history of being single-serve from non-resealable to resealable would not transform it into a multi-serve product. Therefore, Health Canada has set the single-serve

occasion. On estime que si tous les Canadiens consommaient de l'alcool selon les Directives, les décès liés à l'alcool seraient réduits d'environ 4 600 par année<sup>26</sup>.

Comme l'alcool prend généralement au moins 30 minutes pour être absorbé complètement dans le sang<sup>27</sup>, les consommateurs peuvent ne pas remarquer les effets immédiats. Comme le taux d'absorption d'alcool est plus élevé que le taux d'élimination, le TA peut continuer à augmenter durant les heures suivant la consommation d'alcool<sup>28</sup>. Comme il est indiqué dans la section « Contexte », la consommation de 4 verres standard dans une courte période de temps ferait en sorte qu'un adulte de 180 lb dépasserait la limite légale pour conduite avec facultés affaiblies. Le goût de l'alcool étant masqué dans les boissons alcooliques purifiées aromatisées, les consommateurs peuvent ne pas être conscients de la quantité d'alcool qu'ils ont consommée. Ceci augmente le risque que plus d'un contenant de ces produits puisse être consommé en une seule occasion.

À 1,5 verre standard par contenant à portion individuelle, la consommation d'une femme serait inférieure au maximum quotidien recommandé et la consommation de 2 contenants de ces boissons (soit 3 verres standard) serait encore inférieure à la limite recommandée pour une seule occasion. La même chose serait vraie pour les hommes. Un verre standard et demi constituerait la limite supérieure. Les boissons alcooliques purifiées aromatisées seront probablement vendues avec une teneur en alcool comprise entre 0,8 et 1,5 verre standard, en fonction du profil de goût recherché et du marché.

### 3. Seuils du contenant

Les seuils de volume s'appliquent de la même manière aux contenants à portion individuelle refermables et non refermables.

La plupart des grands contenants de boissons alcooliques purifiées aromatisées au Canada sont vendus dans des canettes en aluminium. Les canettes en aluminium ont un historique et sont perçues comme une portion individuelle, et se trouvent généralement dans des tailles allant jusqu'à 950 mL. Actuellement, la grande majorité des canettes en aluminium sont non refermables. Toutefois, la technologie pour la fabrication de canettes refermables existe. Le simple fait de transformer un format de contenant à portion individuelle de non refermable à

<sup>26</sup> Butt, P., Beirness, D., Gliksman, L., Paradis, C., and Stockwell, T. (2011). Alcohol and health in Canada: A summary of evidence and guidelines for low risk drinking <https://ccsa.ca/alcohol-and-health-canada-summary-evidence-and-guidelines-low-risk-drinking>

<sup>27</sup> How long does it take alcohol to be absorbed into the bloodstream. DriversEducationUSA <https://www.driverseducationusa.com/resources/alcohol-absorption-in-your-body/>

<sup>28</sup> Mitchell, M., Teigen, E., and Ramchandani, V. (2014). Absorption and Peak Blood Alcohol Concentration After Drinking Beer, Wine, or Spirits. *Alcoholism Clinical and Experimental Research*, 38(5):1200–1204

<sup>26</sup> Butt, P., Beirness, D., Gliksman, L., Paradis, C., & Stockwell, T. (2011). *L'alcool et la santé au Canada : résumé des données probantes et directives de consommation à faible risque*.

<sup>27</sup> How long does it take alcohol to be absorbed into the bloodstream. DriversEducationUSA. <https://www.driverseducationusa.com/resources/alcohol-absorption-in-your-body/>

<sup>28</sup> Mitchell, M., Teigen, E., and Ramchandani, V. (2014). Absorption and Peak Blood Alcohol Concentration After Drinking Beer, Wine, or Spirits. *Alcoholism Clinical and Experimental Research*, 38(5):1200–1204. (en anglais seulement)

threshold at 1 000 mL regardless of whether the container can be resealed. Furthermore, these Regulations are not specific to aluminum pull-tab cans in recognition of ongoing single-serve packaging innovation (e.g. Tetra Pak, pouches).

Glass bottles of at least 750 mL in volume are exempt. Glass bottles of 750 mL and above are a common multi-serve format for traditional alcoholic beverages, such as wine and spirits. Due to their long history of use, consumers are likely to identify these formats as containing multiple servings (standard drinks) of alcohol. The policy intent is not to capture multi-serve containers. Although alcoholic beverages sold in multi-serve containers may also present a risk of overconsumption, the consumer would be making a conscious decision to overconsume alcohol and would be more aware of the consequences.

#### 4. Coming into force and transition period

Under the World Trade Organization (WTO) Technical Barriers to Trade Agreement (TBT), WTO members are required to provide a reasonable interval, generally at least six months, between the final publication of technical regulations and their entry into force in order to allow time for producers in exporting WTO members to adapt their products or methods of production to the new requirements (Article 2.12). However, where there are urgent problems of health and safety, a shorter coming-into-force period is permitted.

In Canada, large, single-serve flavoured purified alcoholic beverages have been implicated in numerous hospitalizations and two deaths within the past year in the province of Quebec. Their popularity and sales appear to be growing. Any delay in the coming into force of these Regulations places the health and safety of Canadians at risk.

Therefore, these Regulations come into force on the day on which they are registered, with no transition period after their coming into force.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

The Regulations were finalized following extensive consultations with impacted and interested parties, including provinces and territories, regional/municipal health centres, health organizations, other federal departments, the alcohol industry, non-profit and non-governmental organizations, representatives of people with personal

refermable n'en ferait pas un produit à plusieurs portions. Par conséquent, Santé Canada propose de fixer le seuil de la portion individuelle à 1 000 mL, que le récipient puisse ou non être refermé. En outre, la réglementation n'est pas spécifique aux canettes à languette de préhension en aluminium en reconnaissance de l'innovation d'emballage à portion individuelle (par exemple les Tetra Pak, les pochettes).

Une exemption est prévue pour les bouteilles de verre d'au moins 750 mL. Les bouteilles de verre de 750 mL et plus sont un format à plusieurs portions couramment utilisé pour les boissons alcooliques traditionnelles, telles que le vin et les spiritueux. En raison de leur longue histoire d'utilisation, les consommateurs sont susceptibles d'identifier ces formats comme renfermant plusieurs portions (verres standard) d'alcool. L'intention de la politique n'est pas de viser les contenants à plusieurs portions. Bien qu'on puisse abuser des boissons alcooliques vendues dans ces contenants, le consommateur prendrait une décision éclairée de consommer plus d'alcool et serait plus conscient des conséquences.

#### 4. Entrée en vigueur et période de transition

En vertu de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce (OTC) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les membres de l'OMC sont tenus de prévoir un délai raisonnable, généralement six mois au moins, entre la publication finale du règlement technique et son entrée en vigueur, afin de donner suffisamment de temps aux producteurs des membres exportateurs de l'OMC d'adapter leurs produits ou leurs méthodes de production aux nouvelles exigences (article 2.12). Toutefois, en cas de problèmes urgents de santé et de sécurité, une période plus courte d'entrée en vigueur est autorisée.

Au Canada, les boissons alcooliques purifiées aromatisées de grand format à portion individuelle ont causé de nombreuses hospitalisations et deux décès au cours de la dernière année et demie dans la province de Québec. Leur popularité et leurs ventes semblent en croissance. Tout retard dans l'entrée en vigueur de ce règlement met la santé et la sécurité des Canadiens en danger.

Par conséquent, le Règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement, et aucune période de transition n'est prévue après son entrée en vigueur.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Le Règlement a été mis au point à la suite de vastes consultations avec les parties touchées et intéressées, y compris les provinces et territoires, les centres de santé régionaux et municipaux, les organismes du secteur de la santé, d'autres ministères fédéraux, l'industrie des boissons alcooliques, des organisations sans but lucratif et non



experience of problematic alcohol use, academia, and the general public.

The process of engaging stakeholders and other interested parties began in March 2018 with the publication of a notice of intent (NOI), followed by meetings and follow-up consultations throughout 2018. Health Canada took into consideration all feedback received during pre-consultations, as well as recommendations by HESA. Literature reviews and market research also informed the development of the proposed Regulations, which were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 22, 2018, and were open for public comment for a period of 45 days.

#### Pre-consultation (NOI and stakeholder engagement prior to prepublication)

Health Canada published a NOI on its website<sup>29</sup> on March 19, 2018, and in the *Canada Gazette*, Part I,<sup>30</sup> on March 24, 2018, to signal the Department's intent to regulate highly sweetened alcoholic beverages. Health Canada also disseminated the notification through its stakeholder registry (Consultations and Stakeholder Information Management System [CSIMS]) on March 23, 2018, to all subscribers who expressed an interest in the topic of alcohol. Stakeholders were invited to provide feedback by May 8, 2018. Health Canada received 27 submissions in total: 7 from members of the public; 8 from government organizations (including public health units); 7 from health stakeholders (including associations and non-profit organizations); and 5 from industry stakeholders (industry associations representing alcohol manufacturers as well as individual manufacturers). The majority of the submitted comments were supportive of the federal government taking action to reduce the health risks associated with these products.

During the consultation period on the NOI, Health Canada convened a meeting with all provinces and territories to better understand the scope of this issue in their respective jurisdictions. Health Canada presented the issue and policy proposal twice to the Federal-Provincial-Territorial Problematic Substance Use and Harms Committee. In June 2018, the Department hosted a stakeholder

gouvernementales, des représentants des personnes qui ont vécu des problèmes de consommation d'alcool, les universitaires et le grand public.

Un avis d'intention a été publié en mars 2018 pour amorcer le processus de mobilisation des intervenants, puis des rencontres et des consultations de suivi ont eu lieu tout au long de 2018. Santé Canada a pris en considération tous les commentaires reçus durant les consultations préliminaires, ainsi que des recommandations de HESA. Des analyses documentaires et des études de marché ont aussi orienté l'élaboration du règlement proposé, qui a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 22 décembre 2018 et assujéti à une période de commentaires publics de 45 jours.

#### Consultations préliminaires (avis d'intention et mobilisation des intervenants avant la publication préalable)

Santé Canada a publié un avis d'intention sur son site Web<sup>29</sup> le 19 mars 2018 et dans la Partie I de la *Gazette du Canada*<sup>30</sup> le 24 mars 2018 pour signaler l'intention du Ministère de réglementer les boissons alcooliques très sucrées. Santé Canada a également diffusé l'avis par l'intermédiaire de son registre des intervenants (Système de gestion de l'information sur les consultations et les intervenants [SGICI]) le 23 mars 2018 à tous les abonnés ayant exprimé un intérêt pour le sujet de l'alcool. Les intervenants ont été invités à faire part de leurs commentaires avant le 8 mai 2018. Santé Canada a reçu 27 mémoires au total : sept du public; huit d'organisations gouvernementales (y compris les bureaux de santé publique); sept d'intervenants du secteur de la santé (y compris des associations et des organisations à but non lucratif); et cinq d'intervenants de l'industrie (des associations de l'industrie représentant les fabricants d'alcool et des fabricants eux-mêmes). La plupart des commentaires reçus étaient favorables à ce que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour réduire les risques pour la santé associés à ces produits.

Au cours de la période de consultation sur l'avis d'intention, Santé Canada a convoqué une réunion avec l'ensemble des provinces et des territoires afin de mieux comprendre la portée de cette question dans leurs juridictions respectives. Santé Canada a présenté deux fois le problème et la proposition de politique au Comité fédéral, provincial et territorial sur la consommation

<sup>29</sup> Health Canada. (2018). Notice of intent to amend the *Food and Drug Regulations* to restrict the amount of alcohol in single-serve highly sweetened alcoholic beverages <https://www.canada.ca/en/health-canada/services/food-nutrition/public-involvement-partnerships/restrict-amount-alcohol-single-serve-highly-sweetened-alcoholic-beverages.html>

<sup>30</sup> *Canada Gazette*, Part I. Vol. 152, No. 12. (2018). Notice of intent to amend the *Food and Drug Regulations* to restrict the amount of alcohol in single-serve highly sweetened alcoholic beverages <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2018/2018-03-24/html/notice-avis-eng.html#nb3>

<sup>29</sup> Santé Canada. Avis d'intention de modifier le *Règlement sur les aliments et drogues* en vue de restreindre la quantité d'alcool dans les boissons alcoolisées très sucrées offertes en portions individuelles <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/aliments-nutrition/participation-public-partenariats/restriction-quantite-alcool-boissons-sucree-teneur-elevee-alcool.html>

<sup>30</sup> *Gazette du Canada*, Partie I. vol. 152, n° 12. Avis d'intention de modifier le *Règlement sur les aliments et drogues* en vue de restreindre la quantité d'alcool dans les boissons alcoolisées très sucrées offertes en portions individuelles <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2018/2018-03-24/html/notice-avis-fra.html#nb3>



meeting with provinces and territories, health stakeholders and major industry associations to discuss shared areas of responsibility, namely on the subject of marketing and advertising.

Based on the feedback received, on June 28, 2018, Health Canada distributed a (revised) proposed regulatory approach to government, health and industry stakeholders, who were invited to submit feedback by July 31, 2018. During this follow-up consultation period, Health Canada met with industry stakeholders on July 6 and 10, provinces and territories and other government officials on July 16, and health stakeholders on July 17 to discuss the revised approach. Health Canada received 18 submissions in total: 5 from government organizations; 7 from health stakeholders; and 6 from industry associations and manufacturers. There were no major changes in stakeholder positions between the NOI and the follow-up consultation.

#### Stakeholder feedback on pre-consultations

Health stakeholders were strongly supportive of the federal government taking regulatory action to restrict the amount of alcohol in single-serve containers of flavoured purified alcoholic beverages. Provinces and territories were also supportive, but many indicated that they were not aware of these types of products being sold in their jurisdictions. Most industry stakeholders expressed support for targeted regulatory measures that address the immediate health and safety risks. Impacted companies felt that Health Canada's proposed Regulations would unfairly target one product class and that measures should apply to the broader alcohol industry.

**Alcohol content:** Health stakeholders favoured strong restrictions, suggesting a maximum of 1 to 1.5 standard drinks per container (17.05 to 25.6 mL of alcohol). Industry stakeholders suggested a higher limit of approximately 2.2 or 3 standard drinks per container (38 to 51 mL of alcohol). Some provinces and territories voiced a preference for restricting alcohol by volume rather than by standard drink. Restricting alcohol by volume, such as setting a 7% alc/vol limit as in the case of Quebec, would permit the sale of 3 standard drinks in a single-serve 740 mL can (a common format for these beverages). Health Canada's proposal struck a balance between what was recommended by health stakeholders and HESA.

problématique de substances et ses méfaits. En juin 2018, le Ministère a organisé une réunion avec les provinces et territoires, les intervenants du secteur de la santé et les principales associations de l'industrie afin de discuter de domaines de responsabilité partagés, notamment en matière de marketing et de publicité.

En se fondant sur les commentaires reçus, le 28 juin 2018, Santé Canada a soumis une approche réglementaire (révisée) proposée aux intervenants du gouvernement, du secteur de la santé et de l'industrie, qui ont été invités à faire part de leurs commentaires avant le 31 juillet 2018. Au cours de la période de consultation de suivi, Santé Canada a rencontré les intervenants de l'industrie les 6 et 10 juillet, les provinces et territoires et autres représentants du gouvernement le 16 juillet, ainsi que des intervenants du secteur de la santé le 17 juillet pour discuter de l'approche révisée. Santé Canada a reçu 18 soumissions au total : cinq d'organisations gouvernementales; sept d'intervenants du secteur de la santé; et six d'associations de l'industrie et de fabricants. Il n'y a pas eu de changement majeur dans leurs positions entre l'avis d'intention et la consultation de suivi.

#### Commentaires des intervenants sur les consultations préliminaires

Les intervenants du secteur de la santé étaient tout à fait disposés à ce que le gouvernement fédéral prenne des mesures réglementaires afin de limiter la quantité d'alcool dans les contenants à portion individuelle de boissons alcooliques purifiées aromatisées. Les provinces et territoires ont également apporté leur soutien, mais beaucoup ont indiqué qu'ils n'étaient pas au courant de la vente de ce type de produit dans leurs juridictions. La plupart des intervenants de l'industrie ont exprimé leur soutien aux mesures réglementaires ciblées qui traitent des risques immédiats pour la santé et la sécurité. Les entreprises concernées estimaient que le règlement proposé par Santé Canada ciblerait injustement une catégorie de produits et que des mesures devraient s'appliquer à l'ensemble du secteur des boissons alcooliques.

**Teneur en alcool :** les intervenants de la santé favorisent de fortes restrictions, suggérant un maximum de 1 à 1,5 verre standard par contenant (17,05 à 25,6 mL d'alcool). Les intervenants de l'industrie ont suggéré une limite supérieure d'environ 2,2 ou 3 verres standard par contenant (de 38 à 51 mL d'alcool). Des provinces et territoires ont exprimé leur préférence pour une limite d'alcool par volume plutôt que par verre standard. Limiter la teneur en alcool par volume, par exemple l'établissement d'une limite de 7 % alc./vol., comme c'est le cas au Québec, permettrait la vente de 3 verres standard dans une canette de 740 mL (format courant pour ces boissons). La proposition de Santé Canada établit un équilibre entre ce qui a été recommandé par les intervenants du secteur de la santé et HESA.

**Sweetness:** Many stakeholders supported a sweetness threshold to help determine the scope of beverages to which alcohol content restrictions would apply. However, there was no consensus on how a threshold would be determined or the level at which it should be set. Defining this class of beverages based on their innovative methods of purification was determined to be a more effective means to impose restrictions.

**Container size:** The proposal to limit alcohol content based on container type and size generated a few comments from health and industry stakeholders. Health stakeholders were concerned that companies could reduce the size of the container, but sell multiple containers in a pack. Some health stakeholders also voiced concern over low-cost 4 L boxes of flavoured purified alcoholic beverages. These concerns were associated with multi-serve formats that were not in the scope of the policy intent (e.g. focus on single-serve formats). Industry indicated the 1 000 mL threshold was too high and pointed out that large volume glass containers are commonly perceived as multi-serve. Health Canada proposed an exemption for flavoured purified alcoholic beverages in glass containers of 750 mL or more, which was reflected in the draft regulations republished in the *Canada Gazette*, Part I.

**Other:** Health stakeholders also commented on topics outside the scope of the regulatory proposal. The most often cited topics included advertising restrictions, mandatory labelling (including the number of standard alcoholic drinks), caffeine content limits and higher excise duty rates. These topics may be considered under the Canadian Drugs and Substances Strategy (CDSS). In fall 2018, Health Canada launched a public consultation on the CDSS.<sup>31</sup>

#### Consultation on the cost-benefit analysis

On June 18, 2018, Health Canada distributed a costing survey to 21 national and provincial associations representing different sectors of the alcohol industry and to manufacturers of beverages impacted by the proposed Regulations. The purpose of the survey was to collect data to further understand the current marketplace and

**Goût sucré :** de nombreux intervenants ont plaidé en faveur d'un seuil de goût sucré pour aider à déterminer la portée des boissons auxquelles les restrictions relatives à la teneur en alcool s'appliqueraient. Cependant, il n'y avait pas de consensus sur la manière dont le seuil serait déterminé ou sur le niveau auquel il devrait être fixé. Définir cette catégorie de boissons selon leurs méthodes novatrices de purification s'avère un moyen plus efficace d'imposer des restrictions.

**Taille du contenant :** la proposition visant à limiter la teneur en alcool en fonction du type et de la taille du contenant a suscité quelques commentaires de la part des intervenants du secteur de la santé et de l'industrie. Les intervenants du secteur de la santé craignaient que les entreprises réduisent la taille du contenant, mais vendent plusieurs contenants dans un même emballage. Certains intervenants du secteur de la santé ont également fait part de leurs préoccupations concernant des boîtes de 4 L de boissons alcooliques purifiées aromatisées à faible coût. Ces préoccupations étaient associées aux formats de plusieurs portions qui n'entraient pas dans l'intention de la politique (par exemple mettre l'accent sur les formats de portion individuelle). L'industrie a indiqué que le seuil de 1 000 mL était trop élevé et a souligné que les contenants de verre à gros volume sont généralement perçus comme des produits comprenant plusieurs portions. Santé Canada a proposé une exemption pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées dans des contenants de verre de 750 mL ou plus, qui a été incluse dans le projet de règlement publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

**Autre :** les intervenants du secteur de la santé ont également commenté des sujets ne relevant pas de la portée de la proposition de réglementation. Les sujets les plus souvent cités comprenaient les restrictions en matière de publicité, l'étiquetage obligatoire (y compris le nombre de verres standard), les limites de teneur en caféine et les taux des droits d'accise plus élevés. Ces sujets peuvent être considérés dans le cadre de la Stratégie canadienne sur les drogues et autres substances (SCDAS). À l'automne 2018, Santé Canada a lancé une consultation publique sur la SCDAS<sup>31</sup>.

#### Consultation sur l'analyse coûts-avantages

Le 18 juin 2018, Santé Canada a distribué un sondage sur les coûts à 21 associations nationales et provinciales représentant différents secteurs de l'industrie des boissons alcooliques et aux fabricants de boissons touchées par le projet de règlement. L'enquête avait pour but de collecter des données permettant de mieux comprendre le marché

<sup>31</sup> Health Canada. (2018). Strengthening Canada's Approach to Substance Use Issues <https://www.canada.ca/en/health-canada/services/substance-use/canadian-drugs-substances-strategy/strengthening-canada-approach-substance-use-issue.html>

<sup>31</sup> Santé Canada (2018). Le renforcement de l'approche du Canada à l'égard des enjeux liés à la consommation de substances. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/dependance-aux-drogues/strategie-canadienne-drogues-substances/renforcement-approche-canada-egard-questions-liees-consommation-substances.html>

estimate the costs and benefits associated with complying with the proposed Regulations. Stakeholders had nine weeks to provide responses to the survey. The Department received five responses.

#### *Canada Gazette, Part I, consultation*

The proposed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol)* were published in the *Canada Gazette, Part I*, on December 22, 2018, for a 45-day public comment period that ended on February 5, 2019. A total of 60 submissions were received: 28 from members of the public; 17 from government organizations; 9 from health stakeholders; and 6 from industry stakeholders. Two health organizations made a single joint submission, meaning there were 61 respondents.

The majority of respondents (55 of 61, including government, health, industry and members of the public) were supportive of the Government of Canada taking regulatory action to restrict the alcohol content of this class of beverages. Twenty-nine respondents supported the regulatory text proposed by Health Canada. Twenty-six respondents supported the policy objective but had concerns with one or two elements of the proposal. Only 5 respondents (all individual members of the public) opposed any regulatory action, and one member of the public was neither in favour nor opposed. In addition to the concerns expressed over the risks posed by these beverages, especially to youth, many respondents provided additional recommendations beyond the scope of this regulatory initiative.

Key themes that emerged during the prepublication comment period are outlined below.

#### 1. Limit on alcohol content: number of standard drinks

Approximately half of respondents did not raise any concerns with the proposed 1.5 standard drink limit. Of those who did not support this limit, most recommended either a 1 or 2 standard drink limit instead. Both numbers were recommended based on the respondents' interpretation of *Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines*, which recommend no more than 2 standard drinks for women most days.

Respondents in favour of a 1 standard drink limit indicated that most people perceive one single-serve container of alcohol as 1 standard drink, and that this limit would be more protective, as women could consume two such

actuel et d'estimer les coûts et les avantages liés au respect de la réglementation proposée. Les intervenants ont eu neuf semaines pour répondre au sondage. Le Ministère a reçu cinq réponses.

#### Processus de consultation de la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (alcool purifié aromatisé)* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 22 décembre 2018 en vue d'une période de commentaires publics de 45 jours qui s'est terminée le 5 février 2019. En tout, 60 soumissions ont été reçues : 28 de membres du public; 17 d'organisations gouvernementales; neuf d'intervenants du secteur de la santé; et six d'intervenants de l'industrie. Deux organismes du secteur de la santé ont présenté une soumission conjointe, ce qui signifie qu'il y a eu 61 répondants.

La majorité des répondants (55 des 61 répondants, y compris des organisations gouvernementales, des intervenants du secteur de la santé et de l'industrie et des membres du public) étaient favorables à ce que le gouvernement du Canada prenne des mesures réglementaires pour limiter la teneur en alcool de cette catégorie de boissons. Vingt-neuf répondants étaient en accord avec le texte réglementaire proposé par Santé Canada. Vingt-six répondants appuyaient l'objectif stratégique, mais avaient des préoccupations au sujet d'un ou de deux éléments de la proposition. Seulement cinq répondants (tous des membres du public) se sont opposés à toute mesure réglementaire, et un membre du public n'était ni en faveur ni en désaccord. En plus des préoccupations formulées au sujet des risques liés à ces boissons, particulièrement pour les jeunes, un grand nombre de répondants ont fourni des recommandations supplémentaires qui dépassent la portée de cette initiative réglementaire.

Les principaux thèmes soulevés durant la période de commentaires sont présentés ci-dessous.

#### 1. Limite de la teneur en alcool : nombre de verres standard

Près de la moitié des répondants n'ont formulé aucune préoccupation au sujet de la limite proposée de 1,5 verre standard. La plupart des répondants qui n'appuyaient pas cette limite recommandaient plutôt une limite de 1 ou de 2 verres standard. Les répondants ont recommandé ces deux limites en se fondant sur leur interprétation des *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada*, qui recommandent une limite de deux verres standard par jour pour les femmes la plupart des jours.

Les répondants qui étaient en faveur d'une limite de 1 verre standard ont indiqué que, selon la perception de la plupart des gens, un contenant à portion individuelle équivaut à 1 verre standard, et ont fait valoir que cette

containers and still be within their daily limit under the Guidelines. They also noted that flavoured purified alcoholic beverages are marketed to a younger consumer population. The Guidelines do not support alcohol consumption by underage youth, but recognize this is common in Canada and that there is an urgent need to reduce alcohol-related harm in this group. If young people decide to consume alcohol, the Guidelines recommended that they have no more than 2 standard drinks, no more than once a week, in order to minimize the risk of harmful consequences.

Respondents in favour of a 2 standard drink limit noted that women could consume one such container and still be within their daily limit under the Guidelines. Respondents supporting this higher limit indicated that the recommended limits were based on self-reported consumption data (which are known to be conservative estimates), that the amount of alcohol in a standard drink varies internationally, and that other types of single-serve alcoholic beverages are currently sold at 2 standard drinks. A few respondents suggested restricting the alcohol content of these beverages to 4–5% alc/vol or another level comparable to the majority of other single-serve alcoholic beverages on the market. This recommendation was intended to prevent the sale of miniature containers of high-strength flavoured purified alcoholic beverages (e.g. a 100 mL container at 25% alc/vol).

## Response

Health Canada has maintained the 1.5 standard drink limit.

- Health Canada took into consideration a variety of factors, including the recommended limits under the Guidelines, the prevention of unintentional overconsumption leading to acute alcohol intoxication, as well as the current and historical market landscape.
- A standard drink limit of 1.5 is a protective limit that will significantly reduce the amount of alcohol in flavoured purified alcohol beverages (e.g. from the existing 3–4 standard drinks) and at the same time is aligned with comparable single-serve ready-to-drink alcoholic beverages that are typically 1–1.5 standard drinks.
- A 1.5 standard drink limit is below the daily recommended limit for women and consuming two such containers is still within the recommended limit for special occasions, which is 3 drinks. At a 2 standard drink limit, it is recognized that women would be at their daily limit after one container, and after the consumption of two containers they would be at 4 standard drinks and

limite serait plus prudente puisque les femmes pourraient consommer deux contenants sans dépasser la limite quotidienne recommandée dans les Directives. Ils ont également indiqué que l'industrie des boissons alcooliques purifiées aromatisées cible surtout les jeunes consommateurs. Les Directives s'opposent à la consommation d'alcool par les mineurs, mais reconnaissent que cette situation est courante au Canada et qu'il est urgent de réduire les risques liés à la consommation d'alcool pour ce groupe. Si les jeunes décident de consommer de l'alcool, les Directives recommandent une limite de 2 verres standard au plus une fois par semaine, afin de réduire le risque de conséquences néfastes.

Les répondants qui étaient en faveur d'une limite de 2 verres standard ont indiqué que les femmes pourraient ainsi consommer un contenant à portion individuelle sans dépasser la limite quotidienne recommandée dans les Directives. Les répondants qui appuyaient cette limite plus élevée ont fait valoir que les limites recommandées se fondent sur des données relatives à la consommation déclarée (qui sont considérées des estimations prudentes), que la quantité d'alcool que contient 1 verre standard varie d'un pays à l'autre et que d'autres types de boissons alcooliques à portion individuelle qui sont actuellement vendues contiennent 2 verres standard. Quelques répondants ont proposé de limiter la teneur en alcool de ces boissons à 4 ou 5 % alc./vol. ou à un autre niveau comparable à la plupart des autres boissons alcooliques à portion individuelle vendues sur le marché. Cette recommandation visait à interdire la vente de contenants miniatures de boissons alcooliques purifiées aromatisées à forte teneur en alcool (par exemple un contenant de 100 mL à 25 % alc./vol.).

## Réponse

Santé Canada a maintenu la limite de 1,5 verre standard.

- Santé Canada a pris en considération divers facteurs, notamment les limites recommandées dans les Directives, la prévention de la surconsommation involontaire entraînant une intoxication aiguë à l'alcool ainsi que la conjoncture actuelle et l'historique du marché.
- La limite de 1,5 verre standard est une limite prudente qui réduira considérablement la quantité d'alcool que contiennent les boissons alcooliques purifiées aromatisées (par rapport aux boissons qui pouvaient contenir de 3 à 4 verres standard avant ce règlement) et qui correspond également aux boissons alcooliques à portion individuelle « prêtes à boire » comparables, qui équivalent généralement à 1 verre standard ou 1,5 verre standard.
- La limite de 1,5 verre standard est inférieure à la limite quotidienne recommandée pour les femmes, et la consommation de deux contenants de ce type respecte aussi la limite recommandée pour les occasions spéciales, qui est de 3 verres. Si la limite était de deux verres

exceed the limit for special occasions. Consuming two containers at 2 standard drinks each in under an hour would put a 180 lb adult over the legal limit for impaired driving.

- Although the amount of alcohol in a standard drink varies from country to country, the limits recommended by *Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines* were developed by experts and informed by the current scientific evidence. The amount of alcohol in a standard drink in Canada is based on the consumption patterns of Canadians and the limits under the Guidelines are set to protect the health and safety of Canadians.
- A 1 standard drink limit could impact trade between the United States and Canada as the amount of alcohol in 1 standard U.S. drink is slightly higher (17.7 mL of alcohol) than in Canada (17.05 mL of alcohol). The 1.5 standard drink limit allows for the importation of flavoured purified alcoholic beverages sold at 1 standard U.S. drink. If the standard drink limit was set at 1, U.S. exporters would be required to reformulate existing low-alcohol products to conform to Canada's standard drink limit.
- Restricting the alcohol content based on the number of standard drinks provides flexibility for manufacturers to meet the requirements of these Regulations. Manufacturers have the option to reduce the alcohol by volume, the size of the container, or both, to achieve compliance with these Regulations.
- The 1.5 standard drink limit is the upper limit, not a target. Flavoured purified alcoholic beverages can be sold with a range in the number of standard drinks below 1.5. A large percentage of flavoured purified alcoholic beverages currently contain fewer than 1.5 standard drinks.

## 2. Sugar, flavouring and caffeine

Some respondents recommended limiting the amount of sugar and/or flavourings in flavoured purified alcoholic beverages to reduce their appeal to youth. A few respondents also expressed concern over the addition of caffeine to alcoholic beverages and recommended further restrictions on added caffeine and flavouring ingredients naturally containing caffeine, such as guarana and taurine, in these beverages.

standard, les femmes atteindraient leur limite quotidienne après un contenant; après avoir consommé deux contenants, elles en seraient à quatre verres standard et dépasseraient la limite prévue pour les occasions spéciales. La consommation de deux contenants équivalant chacun à 2 verres standard en moins d'une heure ferait en sorte qu'un adulte pesant 180 lb dépasserait la limite légale pour conduite avec facultés affaiblies.

- Bien que la quantité d'alcool contenue dans un verre standard varie d'un pays à l'autre, les limites recommandées par les *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada* ont été élaborées par des spécialistes et se fondent sur les données scientifiques actuelles. La quantité d'alcool qui équivaut à un verre standard au Canada se fonde sur les habitudes de consommation des Canadiens, et les limites énoncées dans les Directives visent à protéger la santé et la sécurité des Canadiens.
- Une limite de 1 verre standard pourrait avoir une incidence sur le commerce entre les États-Unis et le Canada, puisque la quantité d'alcool qui équivaut à 1 verre standard aux États-Unis est légèrement supérieure (17,7 mL d'alcool) à celle fixée au Canada (17,05 mL d'alcool). La limite de 1,5 verre standard permet l'importation des boissons alcooliques purifiées aromatisées équivalant à 1 verre standard des États-Unis. Si la limite était fixée à 1 verre standard, les exportateurs américains seraient contraints de reformuler les produits existants à faible teneur en alcool pour qu'ils soient conformes à la limite canadienne.
- Le fait de limiter la teneur en alcool en fonction du nombre de verres standard offre aux fabricants de la souplesse pour satisfaire aux exigences de la réglementation. Pour se conformer à la réglementation, les fabricants pourront réduire la quantité d'alcool par volume, modifier la taille du contenant ou combiner ces deux mesures.
- La limite de 1,5 verre standard correspond à la limite supérieure, et non pas à une cible. Les boissons alcooliques purifiées aromatisées peuvent être vendues avec moins d'alcool. Une grande proportion des boissons alcooliques purifiées aromatisées qui sont actuellement vendues contiennent moins de 1,5 verre standard.

## 2. Sucre, aromatisants et caféine

Certains répondants ont recommandé de limiter la quantité de sucre et/ou d'aromatisants autorisée dans les boissons alcooliques purifiées aromatisées afin de réduire leur attrait pour les jeunes. Quelques répondants ont aussi exprimé des inquiétudes quant à l'ajout de caféine aux boissons alcooliques et ont recommandé que d'autres limites soient fixées en ce qui concerne l'ajout de caféine et d'ingrédients aromatisants qui contiennent de la caféine, comme le guarana et la taurine, dans ces boissons.

## Response

Health Canada did not add restrictions on sugars, flavourings, or additional restrictions on caffeine to these Regulations for the following reasons:

- The main health and safety risk of flavoured purified alcoholic beverages is the multiple servings of alcohol in a single-serve container. A restriction on alcohol content directly addresses this risk.
- Restrictions on sugars, sweetness and flavourings were not considered because there is no objective threshold below which these products would be less appealing to youth or pose less of a health and safety risk. Sweetness and flavours are largely based on individual taste perceptions.
- It is illegal in Canada to sell alcoholic beverages containing caffeine as an additive. Caffeinated energy drinks that contain alcohol, such as those sold in the United States between 2005 and 2010, were never allowed to be sold in Canada. The amount of caffeine imparted by flavouring ingredients such as guarana seed extract is very low, and if such ingredients are treated to concentrate their caffeine content, they are considered food additives and cannot be added to alcoholic beverages. Provincial and territorial liquor control boards have restrictions on caffeine in alcohol. Liquor control boards set a limit of 30 mg of caffeine from all sources (resulting from the use of flavouring ingredients) in all types of alcoholic beverages.

### 3. Container size and multi-packs

Some respondents suggested prescribing a minimum container size in these Regulations, to prevent the sale of miniature containers of high-strength flavoured purified alcoholic beverages, including in multi-packs. These respondents expressed concern that an individual could consume multiples of such containers in a single sitting. A few respondents voiced concern over the exemption for 750 mL glass containers and larger, stating that it would incentivize manufacturers to sell high-strength flavoured purified alcoholic beverages in glass containers larger than 750 mL. A few respondents suggested adding a maximum container size for flavoured purified alcoholic beverages in these Regulations, with recommendations ranging from the size of a typical bottle of beer to 750 mL.

## Réponse

Pour les motifs suivants, Santé Canada n'a pas ajouté de limite sur la quantité de sucre, d'aromatisants et de caféine dans le Règlement :

- Le principal risque de santé et de sécurité associé aux boissons alcooliques purifiées aromatisées concerne la quantité d'alcool présente dans un contenant à portion individuelle. Le fait de limiter la teneur en alcool permet de contrer directement ce risque.
- Aucune limite n'a été fixée en ce qui concerne le sucre, le goût sucré et les aromatisants parce qu'il n'y a pas de seuil objectif en deçà duquel ces produits seraient moins attrayants pour les jeunes ou présenteraient moins de risques pour la santé et la sécurité. Le goût sucré et les saveurs sont largement basés sur la perception individuelle des goûts.
- Il est illégal au Canada de vendre des boissons alcooliques contenant de la caféine en tant qu'additif. La vente de boissons énergisantes contenant de la caféine et de l'alcool, comme celles vendues aux États-Unis entre 2005 et 2010, n'a jamais été autorisée au Canada. La quantité de caféine apportée par les ingrédients aromatisants comme les extraits de graines de guarana est très faible et, si ces ingrédients sont traités de façon à concentrer leur teneur en caféine, ils sont considérés des additifs alimentaires et ne peuvent être ajoutés aux boissons alcooliques. Les régies des alcools provinciales et territoriales prévoient des limites en ce qui concerne la quantité de caféine dans l'alcool. Les régies des alcools fixent une limite de 30 mg de caféine provenant de toutes sources (découlant de l'utilisation d'ingrédients aromatisants) dans tous les types de boissons alcooliques.

### 3. Taille des contenants et emballages multiples

Certains répondants ont suggéré de prescrire dans la réglementation une taille minimale pour les contenants afin d'interdire la vente de contenants miniatures de boissons alcooliques purifiées aromatisées à forte teneur en alcool, y compris dans les emballages multiples. Ces répondants s'inquiètent qu'une personne puisse consommer plusieurs contenants de ce type en une seule occasion. Quelques répondants ont fait part de leurs préoccupations au sujet de l'exemption prévue pour les contenants de verre de 750 mL et plus, indiquant qu'une telle exemption inciterait les fabricants à vendre des boissons alcooliques purifiées aromatisées à forte teneur en alcool dans des contenants en verre de plus de 750 mL. Quelques répondants ont suggéré d'ajouter dans le Règlement une taille maximale de contenant pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées, les recommandations allant de la taille d'une bouteille de bière typique à 750 mL.

**Response**

Health Canada did not prescribe additional requirements on container size and multi-packs for the following reasons:

- The objective of these Regulations is to reduce the health and safety risks from unintentional overconsumption and acute alcohol intoxication from beverages which contain as much as 4 standard drinks in a single-serve container. A 750 mL glass bottle and a multi-pack of single-serve flavoured purified alcoholic beverages at 1.5 standard drinks each are both examples of multi-serve packaging. Although alcoholic beverages sold in multi-serve packaging also carry the risk of overconsumption, the risk of unintentional overconsumption is reduced because of consumer awareness that there are multiple servings of alcohol in those products.
- Restricting the alcohol content based on the number of standard drinks rather than restricting the container size will achieve the public health and safety objectives while also providing flexibility for manufacturers with regard to compliance with these Regulations.

**4. Tolerance**

Two respondents commented on a need for a “tolerance” threshold to be established for flavoured purified alcoholic beverages. “Tolerance” is a technical term that represents an acceptable margin of error between the alcohol content originally declared on the label and the value measured through later laboratory testing. The alcohol content of a beverage can fluctuate after it is packaged. Tolerance thresholds are allowed for other types of alcoholic beverages (e.g. wine, beer, spirits), and are also outlined in the Health Canada guidance documents.

**Response**

Tolerance thresholds have been established for flavoured purified alcoholic beverages and are available in the guidance documents.

Health Canada has worked closely with the CFIA and provinces and territories to ensure compliance with the proposed restrictions of 1.5 standard drinks for flavoured purified alcoholic beverages and that the amount of alcohol in the product is reflected on the label. The Canadian Association of Liquor Jurisdictions (CALJ) has existing harmonized alcohol tolerances for various types of alcoholic beverages but does not have one specific to flavoured purified alcoholic beverages. CALJ tolerance levels were established through a process that compared existing tolerances among Canadian provinces and territories,

**Réponse**

Santé Canada n’a pas fixé d’exigences additionnelles en ce qui concerne la taille des contenants et les emballages multiples pour les motifs suivants :

- L’objectif du Règlement est de réduire les risques pour la santé et la sécurité associés à la surconsommation involontaire et à une intoxication alcoolique aiguë en raison de la consommation de boissons contenant jusqu’à 4 verres standard dans un contenant à portion individuelle. Une bouteille de verre de 750 mL et un emballage multiple de boissons alcooliques purifiées aromatisées équivalant chacune à 1,5 verre standard sont deux exemples d’emballages à portions multiples. Même si les boissons alcooliques vendues dans des emballages à portions multiples peuvent aussi poser un risque de surconsommation, le risque de surconsommation involontaire est réduit en raison du fait que le consommateur sait que ces produits contiennent plusieurs portions d’alcool.
- Le fait de limiter la teneur en alcool en fonction du nombre de verres standard plutôt que de limiter la taille des contenants permettra d’atteindre les objectifs en matière de santé et de sécurité du public tout en offrant aux fabricants de la souplesse pour se conformer à la réglementation.

**4. Tolérance**

Deux répondants ont indiqué qu’il fallait établir un seuil de « tolérance » pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées. La « tolérance » est un terme technique qui représente une marge d’erreur acceptable entre la teneur en alcool déclarée au départ sur l’étiquette et la valeur mesurée ultérieurement en laboratoire. La teneur en alcool d’une boisson peut varier après son emballage. Des marges de tolérance sont prévues pour d’autres types de boissons alcooliques (par exemple vin, bière, spiritueux) et sont également énoncées dans les lignes directrices de Santé Canada.

**Réponse**

Des seuils de tolérance ont été établis dans les lignes directrices pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées.

Santé Canada a collaboré étroitement avec l’ACIA et les provinces et territoires pour veiller au respect de la limite proposée de 1,5 verre standard pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées et s’assurer que la quantité d’alcool que contient le produit reflète celle indiquée sur l’étiquette. L’Association canadienne des sociétés des alcools (ACSA) a mis en place des seuils de tolérance harmonisés pour différents types de boissons alcooliques, mais ne prévoit pas expressément de seuil de tolérance pour les boissons alcooliques purifiées aromatisées. Les seuils de tolérance de l’ACSA ont été établis en comparant

reviewing tolerances of international associations, and factoring in analytical uncertainty in the measurement of alcohol content. CALJ's tolerance level for Miscellaneous Products (+/-0.5% alcohol by volume), such as coolers, will be adopted for compliance purposes.

## 5. Transition period

Some respondents requested a transition period. Recommendations ranged from 60–180 days for the entire supply chain (e.g. manufacturers) to 180 days for retailers only. The purpose of the transition period would be to allow suppliers and retailers to liquidate existing inventory and minimize costs related to the disposal of non-compliant products that remain once these Regulations come into force.

### Response

These Regulations come into force immediately upon their registration, without a subsequent transition period.

- Large, single-serve flavoured purified alcoholic beverages have been implicated in numerous hospitalizations and two deaths in the province of Quebec since December 2017. A transition period to exhaust existing inventory means allowing more of these products to be sold to Canadians, posing a risk to health and safety.
- While no transition period is provided, there has been a high level of engagement and outreach with industry throughout the majority of 2018 and early 2019 to raise awareness of the Government of Canada's intent to limit the alcohol content in flavoured purified alcoholic beverages.

## 6. Issues being examined under the new Canadian Drugs and Substances Strategy

Many respondents also expressed concerns and made recommendations on issues outside the scope of this regulatory initiative, such as

- restrict packaging, marketing and advertising that appeal to youth;
- require enhanced labelling, including warning labels, standard drink labels, and nutrition information (calories, sugars);
- reduce the accessibility of these products, such as through minimum pricing or higher volumetric excise duties;

les tolérances existantes dans les provinces et les territoires du pays, en examinant les tolérances des associations internationales et en tenant compte de l'incertitude analytique dans la mesure de la teneur en alcool. Le seuil de tolérance de l'ACSA pour les Produits divers (+/-0,5 % d'alcool par volume) comme les panachés sera adopté aux fins de conformité.

## 5. Période de transition

Certains répondants ont demandé une période de transition. Les recommandations allaient de 60 à 180 jours pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (par exemple les fabricants) à 180 jours pour les détaillants seulement. La période de transition viserait à permettre aux fournisseurs et aux détaillants de liquider leurs stocks existants et de réduire les coûts liés à l'élimination des produits non conformes qui subsistent après l'entrée en vigueur du Règlement.

### Réponse

Le Règlement entre en vigueur dès son enregistrement et aucune période de transition n'est prévue après son entrée en vigueur.

- Les boissons alcooliques purifiées aromatisées de grand format à portion individuelle ont causé de nombreuses hospitalisations et deux décès dans la province de Québec depuis décembre 2017. Une période de transition permettant l'écoulement des stocks existants signifie qu'un plus grand nombre de ces produits seraient vendus aux Canadiens, mettant en danger leur santé et leur sécurité.
- Bien qu'aucune période de transition ne soit prévue, de nombreuses démarches de mobilisation et de liaison ont été menées avec l'industrie durant la plus grande partie de 2018 et au début de 2019 afin d'accroître la sensibilisation à l'égard de l'intention du gouvernement du Canada de limiter la teneur en alcool des boissons alcooliques purifiées aromatisées.

## 6. Questions abordées dans le cadre de la nouvelle Stratégie canadienne sur les drogues et autres substances

De nombreux répondants ont aussi soulevé des préoccupations et formulé des recommandations à l'égard de questions qui dépassent la portée de la présente initiative réglementaire, par exemple :

- imposer des restrictions sur les emballages, le marketing et la publicité attrayants pour les jeunes;
- exiger un meilleur étiquetage, y compris des étiquettes de mise en garde, des étiquettes sur les verres standard et des informations nutritionnelles (calories, sucres);
- réduire l'accessibilité de ces produits, par exemple en établissant un prix minimum ou en imposant des taux des droits d'accise plus élevés sur le volume;



- promote public awareness, treatment, and harm reduction;
- support research and surveillance; and
- conduct a comprehensive review of all existing alcohol legislation and policies.

#### Response

These additional recommendations will not be addressed in these Regulations; however, they are being taken into consideration under the new Canadian Drugs and Substances Strategy (CDSS).

The Government of Canada is committed to addressing alcohol-related harms more broadly through a comprehensive, collaborative, compassionate and evidence-based public health approach. In December 2016, the Minister of Health introduced the CDSS to address illegal and legal substances, including alcohol. In September 2018, Health Canada launched public consultations on CDSS. The consultations ended on December 4, 2018. Feedback from these consultations, as well as recommendations from the HESA “Report on Highly Sweetened Pre-mixed Alcoholic Beverages,” will be considered as Health Canada develops an approach to alcohol under the CDSS in the months to come.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

When Health Canada published its March 19, 2018, NOI and proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on December 22, 2018, the Department notified and sought input from all health, government, academic, and industry stakeholders registered in CSIMS. The NOI also went out to all Canadians who are registered in CSIMS and have an interest in the topic of alcohol. Although Health Canada did not specifically reach out to individual Indigenous associations and governments, the NOI was sent to a number of Indigenous organizations and Councils registered in CSIMS. Health Canada did not receive any submissions from these stakeholders on its NOI or on the regulatory proposal in the *Canada Gazette*, Part I.

Health Canada did receive feedback from several regional/municipal health units, including two regional health units that service Indigenous communities in Northern Ontario and one regional health centre that services Indigenous communities in Manitoba. All three regional health units were supportive of Health Canada taking regulatory action on these products.

- accroître la sensibilisation du public et promouvoir les traitements offerts et la réduction des risques;
- appuyer les recherches et la surveillance;
- mener un examen approfondi de l'ensemble des lois et des politiques existantes en matière d'alcool.

#### Réponse

Ces recommandations supplémentaires ne seront pas abordées dans le Règlement; toutefois, elles seront examinées dans le cadre de la nouvelle Stratégie canadienne sur les drogues et autres substances (SCDAS).

Le gouvernement du Canada s'engage à lutter de façon plus générale contre les dangers liés à l'alcool par le biais d'une approche globale, collaborative, humaniste et fondée sur des données probantes en matière de santé publique. En décembre 2016, la ministre de la Santé a présenté la SCDAS, qui vise à examiner les enjeux liés aux substances licites et illicites, y compris l'alcool. En septembre 2018, Santé Canada a lancé des consultations publiques sur la SCDAS. Les consultations ont pris fin le 4 décembre 2018. Dans les mois à venir, Santé Canada examinera les commentaires reçus lors de ces consultations, ainsi que les recommandations formulées par HESA dans son « Rapport sur les boissons alcoolisées prémélangées à teneur élevée en sucre », pour élaborer l'approche qui sera adoptée à l'égard de l'alcool dans le cadre de la SCDAS.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Lorsque Santé Canada a publié son avis d'intention le 19 mars 2018 et le projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 22 décembre 2018, le Ministère a avisé et demandé l'avis de tous les intervenants du secteur de la santé, du gouvernement, des universités et de l'industrie inscrits dans le SGICI. L'avis a également été distribué à tous les Canadiens qui se sont inscrits au SGICI ayant signalé un intérêt au sujet de l'alcool. Bien que Santé Canada n'ait pas spécifiquement contacté des associations et des gouvernements autochtones individuels, l'avis a été envoyé à un certain nombre d'organisations et de conseils autochtones inscrits au SGICI. Santé Canada n'a pas reçu de soumissions de ces intervenants sur son avis d'intention ou le projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Santé Canada a reçu des commentaires de plusieurs unités de santé régionales/municipales, y compris deux unités de santé régionales qui desservent les communautés autochtones du nord de l'Ontario et une unité de santé régionale qui dessert les communautés autochtones du Manitoba. Les trois unités de santé régionales étaient favorables à ce que Santé Canada prenne des mesures réglementaires concernant ces produits.

### *Instrument choice*

Addressing the public health and safety risks associated with these types of beverages requires a combination of coordinated measures at the federal, provincial and territorial (PT) levels. Below are the options that were considered.

#### 1. Status quo — No action

Many of the regulatory controls on alcohol are set at the PT level. This extends to controls over distribution, pricing, and additional controls over marketing and advertising.

The Government of Quebec has enacted legislative changes to restrict the sale of beer blends with more than 7% alc/vol to the SAQ, its government-run liquor distributor. As a result, the sale of beer blends with more than 7% alc/vol is no longer permitted in corner stores and grocery stores. To remain eligible for sale in corner stores and grocery stores, such products need to be reformulated to contain 7% alc/vol or less.

The risks of these products have mainly been documented in Quebec. This is due to the fact that the manufacturing and distribution of these types of products were initially concentrated in Quebec and only produced by a few companies. However, market analysis indicates that these types of products have been entering markets in other provinces, in particular Ontario, and are being manufactured by more companies, including large alcohol manufacturers.

By not taking any action, flavoured purified alcoholic beverages and their associated risks could emerge on a national scale as the industry explores market opportunities in this sector.

#### 2. Public education and awareness

In 2007, a comprehensive strategy on “Reducing Alcohol-Related Harm in Canada” was published by the National Alcohol Strategy Working Group. Members of the working group comprised a wide range of stakeholders and included representatives from federal, provincial and territorial governments, health stakeholders, and the alcohol beverage and hospitality industries. This strategy identified numerous areas for action, including recommendations under health promotion, prevention and education to

- develop and promote national alcohol drinking guidelines, including through a multi-sectoral social marketing campaign;

### *Choix de l'instrument*

Aborder les risques pour la santé et la sécurité publique associés à ces types de boissons nécessite une combinaison de mesures coordonnées aux niveaux fédéral et des provinces et territoires. Voici les options qui ont été considérées.

#### 1. Statu quo — aucune mesure

La plupart des contrôles réglementaires sur l'alcool sont définis à l'échelle des provinces et territoires. Cela s'étend aux contrôles sur la distribution et les prix et aux contrôles supplémentaires sur le marketing et la publicité.

Le gouvernement du Québec a adopté des modifications législatives afin de limiter la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. à la SAQ, distributeur d'alcool géré par le gouvernement. En conséquence, la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. n'est plus permise dans les dépanneurs et les épiceries. Pour rester admissibles à la vente dans les dépanneurs et les épiceries, ces produits doivent être reformulés pour contenir 7 % alc./vol. ou moins.

Les risques de ces produits ont été principalement documentés au Québec. Cela est dû au fait que la fabrication et la distribution de ces types de produits étaient initialement concentrées au Québec et que ceux-ci n'étaient fabriqués que par quelques entreprises. Cependant, l'analyse du marché indique que ces types de produits ont gagné le marché d'autres provinces, notamment l'Ontario, et sont fabriqués par plus d'entreprises, y compris les grands fabricants d'alcool.

En ne prenant aucune mesure, les boissons alcooliques purifiées aromatisées et les risques qui leur sont associés pourraient émerger à l'échelle nationale au fur et à mesure que l'industrie explorerait les débouchés commerciaux de ce secteur.

#### 2. Éducation et sensibilisation du public

En 2007, le Groupe de travail sur la Stratégie nationale sur l'alcool a publié une stratégie globale visant à réduire les méfaits liés à l'alcool au Canada. Les membres du groupe de travail comprenaient un large éventail d'intervenants et de représentants des gouvernements fédéral et des provinces et territoires, des intervenants du secteur de la santé et de l'industrie des boissons alcooliques et de l'hôtellerie. Cette stratégie a défini de nombreux domaines d'action, notamment les recommandations relatives à la promotion de la santé, à la prévention et à l'éducation pour :

- élaborer et promouvoir des directives nationales sur la consommation d'alcool, notamment avec une campagne de marketing social globale;

- support and fund local communities to develop and implement community-wide health promotion initiatives;
- regulate standardized, easily visible labels that convey the number of standard drinks in each container;
- develop and evaluate policies and programs that are appropriate to youth stages of development; and
- develop and evaluate policies and programs in schools and colleges through a national collaborative initiative.

Following this report, *Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines* were developed and introduced to Canadians in 2011. These Guidelines have been promoted on the websites of governments, health stakeholders and industry. Industry associations, liquor control boards, and non-profit organizations also have education and awareness programs on responsible alcohol consumption and alcohol harm reduction.

The recent trend in acute alcohol intoxication associated with this category of products has emerged despite extensive and ongoing public education and awareness. In the 2015 Chief Public Health Officer's report on alcohol consumption in Canada, it was noted that alcohol is one of the few health-related topics where mass media campaigns are rarely effective and they have not yet changed drinking behaviour or the intention to drink.<sup>32</sup> Although educational campaigns can increase knowledge and shift attitudes,<sup>33</sup> building awareness is a much slower process and not effective in addressing the urgent health and safety risks of these products.

### 3. Voluntary measures by industry

On March 19, 2018, when Health Canada issued its NOI, the Department also called on industry to come forward with voluntary actions.

Although one manufacturer has ceased production of the beverage implicated in one of two deaths, similar products containing as many as 4 standard drinks in a single-serve container continue to be sold in Canada. Market analysis shows that other companies are entering the market with these types of products in Canada.

<sup>32</sup> Public Health Agency of Canada. (2016). The Chief Public Health Officer's Report on the State of Public Health in Canada 2015 – Alcohol Consumption in Canada <http://healthycanadians.gc.ca/publications/departement-ministere/state-public-health-alcohol-2015-etat-sante-publique-alcool/alt/state-phac-alcohol-2015-etat-asp-alcool-eng.pdf>

<sup>33</sup> *Ibid.*

- soutenir et financer des organisations locales afin d'élaborer et de mettre en œuvre des initiatives communautaires de promotion de la santé;
- réglementer des étiquettes normalisées, facilement visibles, indiquant le nombre de consommations normalisées (verres standard) dans chaque contenant;
- élaborer et évaluer des politiques et des programmes appropriés aux stades de développement des jeunes;
- élaborer et évaluer des politiques et des programmes dans les écoles et les collèges au moyen d'une initiative nationale de collaboration.

À la suite de ce rapport, les *Directives de consommation d'alcool à faible risque du Canada* ont été mises au point et présentées aux Canadiens en 2011. Ces Directives ont été promues sur les sites des gouvernements, des intervenants du secteur de la santé et de l'industrie. Les associations de l'industrie, les sociétés des alcools et les organisations à but non lucratif ont également des programmes d'éducation et de sensibilisation sur la consommation d'alcool responsable et la réduction des méfaits de l'alcool.

La tendance récente des intoxications aiguës à l'alcool associées à cette catégorie de produits est apparue malgré une éducation et une sensibilisation continues du public. Dans le rapport de 2015 de l'administrateur en chef de la santé publique sur la consommation d'alcool au Canada, il est mentionné que l'alcool est l'un des rares enjeux liés à la santé au sujet duquel les campagnes médiatiques restent souvent sans écho et n'ont pas encore changé le comportement de consommation d'alcool ou l'intention de boire de l'alcool<sup>32</sup>. Bien que les campagnes éducatives puissent accroître les connaissances et changer les comportements<sup>33</sup>, la sensibilisation est un processus beaucoup plus lent et non efficace pour traiter les risques urgents pour la santé et la sécurité de ces produits.

### 3. Mesures volontaires de l'industrie

Le 19 mars 2018, lorsque Santé Canada a publié son avis d'intention, le Ministère a également invité l'industrie à prendre des mesures volontaires.

Bien qu'un fabricant ait cessé la production de la boisson ayant causé un des deux décès, des produits similaires contenant jusqu'à 4 verres standard dans un contenant à portion individuelle continuent d'être vendus au Canada. L'analyse du marché démontre que d'autres fabricants entrent sur le marché avec ces types de produits au Canada.

<sup>32</sup> Agence de la santé publique du Canada (2016). Rapport de l'administrateur en chef de la santé publique sur l'état de la santé publique au Canada, 2015 : La consommation d'alcool au Canada. <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/publications/rapport-administrateur-en-chef-sante-publique-sur-etat-sante-publique-au-canada/2015-consommation-alcool-canada>

<sup>33</sup> *Ibid.*

In subsequent meetings with industry associations and individual companies, Health Canada learned that all major alcohol associations have voluntary advertising standards to protect youth and promote responsible consumption.

Market analysis has determined that the vast majority of spirits-based beverages contain fewer than 2 standard drinks.

#### 4. Regulations under the *Food and Drug Regulations* (recommended option)

Public awareness and voluntary measures have not been effective in stopping the proliferation of flavoured purified alcoholic beverages in large single-serve containers. Although the Government of Quebec has taken action to restrict the distribution of these products, they continue to be sold in other jurisdictions. Market analysis suggests that products that can no longer be sold in grocery and corner stores in Quebec as the result of the new provincial legislation (i.e. beer blends with an alcohol content above 7% alc/vol) are entering stores in Ontario where there are no such restrictions. Therefore, regulatory action has been taken to (1) address the immediate issue; and (2) prevent these products from increasing market share in other PT jurisdictions.

These Regulations have been designed to mitigate the risks associated with the high alcohol content of these products while providing industry with flexibility on how to modify their products to be in compliance with these Regulations. Manufacturers can reformulate their products, change the size of containers, or use a combination of both measures.

### Regulatory analysis

#### *Costs and benefits*

The cost-benefit analysis (CBA) seeks to explain the qualitative and quantitative costs and benefits of these Regulations. A conservative approach to the costs has been taken whereby Health Canada is of the view that the costs are overstated. The data used to complete the analysis was collected through costing surveys distributed to alcoholic beverage industry stakeholders, a literature review, and expert opinions. All costs and benefits have been calculated over a 10-year period, and the present value (PV) figures have been discounted by 7% as required by the Treasury Board Secretariat.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Treasury Board Secretariat of Canada. (2007). Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals <https://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analys-eng.pdf>

Au cours de réunions ultérieures avec des associations de l'industrie et des entreprises individuelles, Santé Canada a appris que toutes les grandes associations de l'industrie de l'alcool ont des normes de publicité volontaires pour protéger les jeunes et promouvoir une consommation responsable.

Une analyse de marché a déterminé que la grande majorité des boissons à base de spiritueux contiennent moins de 2 verres standard.

#### 4. Règlements en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues* (option recommandée)

La sensibilisation du public et les mesures volontaires n'ont pas permis d'empêcher la prolifération des boissons alcooliques purifiées aromatisées dans de grands contenants à portion individuelle. Bien que le gouvernement du Québec ait pris des mesures pour limiter la distribution de ces produits, ceux-ci continuent d'être vendus dans d'autres juridictions. L'analyse du marché suggère que des produits qui ne peuvent plus être vendus dans les épiceries et les dépanneurs au Québec en raison de la nouvelle législation provinciale (c'est-à-dire les mélanges à la bière ayant une teneur en alcool supérieure à 7 % alc./vol.) entrent dans des magasins en Ontario où il n'y a pas de telles restrictions. Par conséquent, des mesures réglementaires ont été prises pour : (1) aborder le problème immédiat; (2) empêcher ces produits d'accroître leur part de marché dans les autres provinces et territoires.

Le Règlement a été conçu pour atténuer les risques liés à la forte teneur en alcool de ces produits tout en offrant à l'industrie une certaine souplesse sur la façon de modifier leurs produits pour se conformer au Règlement. Les fabricants peuvent reformuler leurs produits, changer la taille des récipients ou combiner ces deux mesures.

### Analyse de la réglementation

#### *Coûts et avantages*

L'analyse coûts-avantages (ACA) cherche à expliquer les coûts et avantages qualitatifs et quantitatifs de la réglementation. Une approche conservatrice des coûts a été adoptée, selon laquelle Santé Canada estime que les coûts sont surestimés. Les données utilisées pour compléter l'analyse ont été recueillies au moyen d'un sondage sur les coûts distribués aux intervenants de l'industrie des boissons alcooliques, d'une revue de la littérature et d'opinions d'experts. Tous les coûts et avantages ont été calculés sur une période de 10 ans, et les chiffres de la valeur actualisée (VA) ont été réduits de 7 % selon les exigences du Secrétariat du Conseil du Trésor<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor. (2007). Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation <https://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analys-fra.pdf>

The estimated one-time incremental costs for the affected industry to comply with these Regulations are \$7,200,180 (PV). This translates to an annualized average cost of \$1,025,144.

Les coûts ponctuels de mise en conformité pour l'industrie touchée sont estimés à 7 200 180 \$ (VA). Cela se traduit par un coût moyen annualisé de 1 025 144 \$.

It is anticipated that the Regulations will reduce the health and safety risks associated with unintentional overconsumption and acute alcohol intoxication as a result of consuming flavoured purified alcoholic beverages.

On prévoit que le Règlement réduira les risques pour la santé et la sécurité associés à la surconsommation involontaire et l'intoxication aiguë à l'alcool suite à la consommation de boissons alcooliques purifiées aromatisées.

**Table 1: Cost-benefit statement (2018 dollars)**

Quantitative impacts					
	Stakeholder	Year 1	Year 10	Total (PV)	Annualized Average
Cost of resizing and relabelling	Industry	\$7,704,193	\$0	\$7,200,180	\$1,025,144
Qualitative impacts					
<b>Benefits</b>					
Reducing the health and safety risks associated with unintentional overconsumption and acute alcohol poisoning.					
Preventive efforts in reducing short- and long-term risks of alcohol harm to young people.					

**Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages (dollars de 2018)**

Impacts quantitatifs					
	Intervenant	Année 1	Année 10	Total (VA)	Moyenne annualisée
Coût du changement des étiquettes et de la taille du contenant	Industrie	7 704 193 \$	0 \$	7 200 180 \$	1 025 144 \$
Impacts qualitatifs					
<b>Avantages</b>					
Réduire les risques pour la santé et la sécurité associés à la surconsommation involontaire et à l'intoxication aiguë à l'alcool.					
Les efforts de prévention visant à réduire les risques posés par l'alcool à court et à long terme pour les jeunes.					

**Determining the baseline**

Health Canada distributed a costing survey to 21 national and provincial associations representing different sectors of the alcohol industry and to the main, known manufacturers and distributors of beverages impacted by these Regulations. The purpose of the survey was to collect data to further understand the current marketplace and estimate the costs and benefits associated with complying with the proposed Regulations. Health Canada received responses from five stakeholders; however, only one provided cost data (some respondents indicated that none of their products would be subject to the proposed Regulations; therefore, they would not incur any costs as a result of these amendments).

**Détermination du scénario de base**

Santé Canada a distribué un sondage sur les coûts à 21 associations nationales et provinciales représentant différents secteurs de l'industrie des boissons alcooliques et aux principaux fabricants et distributeurs connus de boissons touchées par le Règlement. Le sondage avait pour objectif de recueillir des données permettant de mieux comprendre le marché actuel et d'estimer les coûts et les avantages liés à l'application de la réglementation. Santé Canada a reçu les réponses de cinq intervenants. Cependant, un seul a fourni les données sur les coûts (certains répondants ont indiqué qu'aucun de leurs produits ne serait touché par le règlement proposé, par conséquent, les modifications n'engendreraient aucun coût pour eux).

These Regulations are designed to mitigate the risks associated with the high alcohol content of flavoured purified alcoholic beverages while providing industry the flexibility on how they would modify their products to be compliant with the Regulations. Manufacturers could choose to

Le Règlement a été conçu pour atténuer les risques associés à la teneur élevée en alcool des boissons alcooliques purifiées aromatisées, tout en laissant à l'industrie une certaine souplesse quant à la modification des produits pour les rendre conformes à la réglementation. Les

reduce the alcohol content of their products by reformulation, to change the container size of their products, or to combine both measures. The CBA was developed on the assumption that industry would choose the least-cost option to comply with the proposed Regulations. Based on the data available, the least-cost option was assumed to be resizing and relabelling containers. Nevertheless, a range of costs associated with resizing and reformulating is presented in the “Sensitivity analysis” section.

The baseline of the analysis took into account the fact that (1) the Government of Quebec enacted legislative changes to restrict the sale of beer blends with more than 7% alcohol to the SAQ, meaning that the sale of beer blends with more than 7% alc/vol is no longer permitted in corner stores and grocery stores; and (2) the manufacturer of a popular flavoured purified alcoholic beverage announced that it suspended sales of the product in Quebec until further notice. During consultations, the manufacturer confirmed that it ceased production and distribution of this product in Canada as of November 2017. The manufacturer also confirmed that their flavoured purified alcoholic beverages were sold primarily in Quebec and Ontario, with limited distribution in Alberta and British Columbia.

#### Costs of the Regulations

Table 2 shows the projected total costs for the industry that would be directly impacted by these Regulations. It is assumed that the one-time costs would occur in the first year.

**Table 2: Costs to industry (in 2018 dollars)**

	Year 1	Year 2 to Year 10	Total (PV)	Annualized Average
<b>Option: Resizing and relabelling containers</b>				
External graphic design	\$7,188,754	\$0	\$6,718,461	\$956,558
Disposal of old packaging	\$515,439	\$0	\$481,719	\$68,586
<i>Total for resizing and relabelling containers</i>	<i>\$7,704,193</i>	<i>\$0</i>	<i>\$7,200,180</i>	<i>\$1,025,144</i>

**Tableau 2 : Coûts pour l'industrie (en dollars de 2018)**

	Année 1	Année 2 à année 10	Total (VA)	Moyenne annualisée
<b>Option : changement des étiquettes et de la taille des contenants</b>				
Conception graphique externe	7 188 754 \$	0 \$	6 718 461 \$	956 558 \$
Se départir des anciens emballages	515 439 \$	0 \$	481 719 \$	68 586 \$
<i>Total pour le changement des étiquettes et de la taille des contenants</i>	<i>7 704 193 \$</i>	<i>0 \$</i>	<i>7 200 180 \$</i>	<i>1 025 144 \$</i>

fabricants peuvent choisir de réduire la teneur en alcool de leurs produits par reformulation, de modifier la taille des contenants de leurs produits ou de combiner les deux mesures. L'ACA a été élaborée selon l'hypothèse que l'industrie choisirait l'option la moins coûteuse pour se conformer au règlement proposé. Selon les données disponibles, l'option la moins coûteuse serait le changement des étiquettes et de la taille des contenants. Néanmoins, la section « Analyse de la sensibilité » présente une gamme de coûts associés au changement de la taille des contenants et à la reformulation du produit.

L'analyse du scénario de base a tenu compte du fait que : (1) le gouvernement du Québec a adopté des modifications législatives afin de limiter la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. à la SAQ. Par conséquent, la vente de mélanges à la bière contenant plus de 7 % alc./vol. n'est plus autorisée dans les dépanneurs et les épiceries; (2) le fabricant d'une boisson alcoolique purifiée aromatisée populaire a annoncé la suspension des ventes du produit au Québec jusqu'à nouvel ordre. Lors des consultations, le fabricant a confirmé qu'il a cessé la production et la distribution de ce produit au Canada à compter de novembre 2017. Le fabricant a également confirmé que leurs boissons alcooliques purifiées aromatisées étaient principalement vendues au Québec et en Ontario, et que leur distribution était limitée en Alberta et en Colombie-Britannique.

#### Coûts de la réglementation

Le tableau 2 présente les coûts totaux prévus pour l'industrie sur laquelle le Règlement aurait une incidence directe. On suppose que les coûts ponctuels seraient encourus la première année.

## Industry costs

Given that only one stakeholder provided the requested cost data, Health Canada applied a cost-per-unit-sold approach and extrapolated the data to the entire market that would be impacted by these Regulations. A typical approach in determining the cost to industry is cost per SKU (stock keeping unit). Health Canada is aware that there are other flavoured purified alcoholic beverages in the market, but it is difficult to determine the number of SKUs. A substitute approach is to estimate the volume of sales. As a result of receiving cost information from only one manufacturer, there is a possibility that compliance costs have been underestimated for some manufacturers, especially if the scale of production differs from the single manufacturer who provided data. Based on industry data, Health Canada estimated that there were 10.2 million units sold in 2017, with the majority of sales in Quebec. On a cost-per-unit-sold basis, the estimated cost to resize and relabel is \$0.75.

Health Canada did not receive complete information for the resizing and relabelling option. No cost data was provided for new containers of a different size; only costs for relabelling and disposing of old packaging were submitted. It is possible that a manufacturer may, in order to meet the proposed alcohol content limit, adopt smaller containers than the current size. This could lead to a cost savings to the businesses. Health Canada is not able to substantiate this without actual data.

## Other costs considered

Stakeholders indicated that liquor boards may require that they obtain new Universal Product Codes (UPC) and resubmit products for listing, which may result in listing fees. As stated in responses to the survey, it is not possible for stakeholders to quantify such costs until they know exactly which products will be impacted. Health Canada recognizes that there may be additional costs related to listing fees; however, in the absence of data from stakeholders, the Department could not quantify it in the analysis.

Stakeholders asked Health Canada to consider a 180-day transition period to allow retailers time to liquidate their inventory. Stakeholders did not provide cost data to quantify the impact of not having a transition period. As a result, Health Canada acknowledges that without a transition period there may be additional costs for manufacturers or retailers to dispose of non-compliant stock. Health

## Coûts pour l'industrie

Étant donné qu'un seul intervenant a fourni les données sur les coûts demandées, Santé Canada a appliqué une approche de coût par unité vendue et a extrapolé les données à l'ensemble du marché sur lequel ce règlement aurait une incidence. Une approche typique pour déterminer le coût pour l'industrie est le coût par UGS (unité de gestion des stocks). Santé Canada est conscient du fait qu'il existe d'autres boissons alcooliques purifiées aromatisées sur le marché, mais il est difficile de déterminer le nombre d'UGS. Une approche de substitution consiste à estimer le volume des ventes. Étant donné qu'un seul fabricant a fourni des informations, il est possible que les coûts liés au respect de la réglementation aient été sous-estimés pour certains fabricants, en particulier si l'échelle de la production diffère de celle du seul fabricant qui a fourni des données. Selon les données de l'industrie, Santé Canada a estimé que 10,2 millions d'unités ont été vendues en 2017, et ce, majoritairement au Québec. Selon le coût par unité vendue, l'estimation des coûts pour le changement des étiquettes et de la taille des contenants est de 0,75 \$.

Santé Canada n'a pas reçu d'informations complètes sur l'option de changement des étiquettes et de la taille des contenants. Aucune donnée sur les coûts n'a été fournie pour les nouveaux contenants de taille différente; seuls les coûts de changement d'étiquetage et d'élimination des anciens emballages ont été soumis. Afin de respecter la limite de teneur en alcool, il est possible qu'un fabricant puisse adopter des contenants plus petits que la taille actuelle. Cela pourrait entraîner des économies de coûts pour les entreprises. Santé Canada n'est pas en mesure de justifier cette affirmation sans données réelles.

## Autres coûts pris en compte

Les intervenants ont indiqué que les sociétés des alcools peuvent exiger de nouveaux codes universels des produits (CUP) et que les produits soient soumis de nouveau au processus d'inscription, ce qui peut entraîner des frais d'inscription. Tel qu'il est indiqué dans les réponses au sondage, il n'est pas possible pour les intervenants de quantifier ces coûts tant que les parties réglementées ne savent pas exactement quels produits seront touchés. Santé Canada reconnaît que les frais d'inscription pourraient entraîner des coûts supplémentaires, mais en l'absence de données fournies par les intervenants, le ministère n'a pu les quantifier dans l'analyse.

Des intervenants ont demandé à Santé Canada d'envisager une période de transition de 180 jours pour permettre aux détaillants de liquider leurs stocks. Les intervenants n'ont pas fourni de données sur les coûts pour quantifier l'impact qu'aurait l'absence d'une période de transition. Par conséquent, Santé Canada reconnaît qu'en l'absence d'une période de transition, les fabricants ou

Canada has considered the following three possible scenarios:

1. Given that the Regulations were pre-published in draft form and that Health Canada has conducted extensive consultations since March 2018, manufacturers may have already liquidated inventory. One major manufacturer has stated that all of their products will comply with these Regulations by early in the second financial quarter of 2019. This indicates that the company has ceased the production of non-compliant products some time ago. As a result, the remaining inventory loss may have been significant by the coming into force date.
2. If the common practice is for manufacturers to provide retailers with the products on a consignment basis, there may be costs for manufacturers to retrieve unsold units and dispose of them. It is difficult for Health Canada to estimate the cost of this inventory loss without appropriate data.
3. If the retailers have to absorb the cost of disposing non-compliant products, they may incur some costs. However, given that Health Canada consulted extensively and signalled its intention to regulate these types of products (pre-consultations throughout 2018 and pre-publication of the proposed Regulations in December 2018), retailers may have preemptively depleted much of their stock by means of discounts or other strategies to minimize losses. It is noted that the CBA takes into consideration the cost of production but not the costs related to profit margins.

#### Cost summary

The projected total PV costs to industry over a 10-year period (discounted by 7%) for resizing and relabelling containers is \$7,200,180.

#### Benefits of the Regulations

##### Qualitative benefits

The objective of these Regulations is to reduce the health and safety risks associated with unintentional overconsumption and acute alcohol poisoning as a result of consuming flavoured purified alcoholic beverages. As pointed out in the HESA report, the appearance of flavoured purified alcoholic beverages on the market at a time when rates of acute alcohol poisoning are on the rise is worrisome. Deaths due to alcohol poisoning in Canada have increased from 210 in 2007 to 313 in 2014. Moreover, between 2015 and 2016, there were approximately 77 000 hospitalizations entirely caused by alcohol

les détaillants pourraient devoir assumer des coûts additionnels pour se départir de leurs stocks non conformes. Santé Canada a examiné les trois scénarios possibles suivants :

1. Étant donné que le Règlement a été publié au préalable pour commentaires et que Santé Canada a mené de vastes consultations depuis mars 2018, les fabricants ont possiblement déjà liquidé leurs stocks. Un grand fabricant a indiqué que tous ses produits seront conformes au Règlement à compter du début du deuxième trimestre de 2019. Cela indique que l'entreprise a cessé depuis un certain temps la production des produits non conformes. Par conséquent, les pertes associées aux stocks restants pourraient ne pas avoir été importantes avant la date d'entrée en vigueur du Règlement.
2. S'il est courant pour les fabricants de fournir les produits aux détaillants en consignation, les fabricants pourraient devoir assumer des coûts pour récupérer les produits non vendus et s'en départir. Il est difficile pour Santé Canada d'estimer le coût associé à cette perte de stocks sans données appropriées.
3. Il est possible que les détaillants doivent assumer des coûts pour se départir des produits non conformes. Toutefois, étant donné que Santé Canada a mené de vastes consultations et a signalé son intention de réglementer ces types de produits (consultations préliminaires tout au long de 2018 et publication préalable du projet de règlement en décembre 2018), les détaillants ont possiblement préalablement écoulé une bonne partie de leurs stocks en offrant des rabais ou en utilisant d'autres stratégies afin de réduire les pertes. Il convient de souligner que l'ACA tient compte des coûts de production, mais pas des coûts liés à la marge bénéficiaire.

#### Résumé des coûts

Sur une période de 10 ans, on prévoit que le coût total actualisé (de 7 %) pour le secteur pour le changement des étiquettes et de la taille des contenants sera de 7 200 180 \$.

#### Avantages de la réglementation

##### Avantages qualitatifs

L'objectif du Règlement consiste à atténuer les risques pour la santé et la sécurité liés à la surconsommation involontaire et à l'intoxication aiguë à l'alcool découlant de la consommation de boissons alcooliques purifiées aromatisées. Comme indiqué dans le rapport HESA, l'apparition sur le marché de boissons alcooliques purifiées aromatisées au moment où le taux d'intoxication aiguë à l'alcool est en hausse est inquiétante. Le nombre de décès dus à l'intoxication à l'alcool au Canada est passé de 210 en 2007 à 313 en 2014. De plus, entre 2015 et 2016, environ 77 000 hospitalisations ont été causées entièrement



compared with approximately 75 000 for heart attacks.<sup>35</sup> There are many factors that influence the effects of alcohol on an individual; however, there are scientific studies linking health risks to the amount of alcohol consumed. This risk increases proportionally to the quantity of alcohol consumed.<sup>36</sup>

Furthermore, flavoured purified alcoholic beverages appeal to youth because of their high alcohol content, sweet flavouring, attractive packaging, and low price. In addition, the large single-serve containers can promote unintentional overconsumption. Evidence from a study conducted in Sherbrooke, Quebec, showed that, in 2017, 17% of young people (12 to 24 years of age) who were admitted to emergency departments in this city due to alcohol poisoning had consumed this type of alcoholic beverage. The study also indicated that 56% of these patients presented with an altered level of consciousness. Short-term outcomes of overconsumption of alcohol include moderate to severe alcohol intoxication, which can lead to alcohol-related injury, impaired driving, hospitalization and even the risk of death. There are also long-term adverse outcomes when alcohol is introduced at an early age, namely the increased risk of developing alcoholism later in life.<sup>37</sup>

#### Distributional analysis

Health Canada is aware of two manufacturers and one distributor of flavoured purified alcoholic beverages. One main manufacturer is located in Quebec. The company's products are mainly distributed within the province of Quebec. This company indicated that there may be revenue loss, product discontinuation and workforce reduction as a result of the proposed Regulations. However, after the Government of Quebec adopted Bill 170 in June 2018, the company resized and/or reformulated some of their products to meet Quebec's new requirements. Although some of their products may have been discontinued, new flavoured purified alcoholic beverages were also introduced. Based on consultations, there was no indication that the company's sales have declined or that their workforce has been reduced.

par l'alcool, contre environ 75 000 pour les crises cardiaques<sup>35</sup>. Il y a beaucoup de facteurs qui influencent les effets de l'alcool sur une personne; cependant, il existe des études scientifiques établissant un lien entre le risque pour la santé et la quantité d'alcool consommée. Ce risque augmente proportionnellement à la quantité d'alcool consommée<sup>36</sup>.

En outre, les boissons alcooliques purifiées aromatisées attirent les jeunes en raison de leur forte teneur en alcool, de leur goût sucré, de leur emballage attrayant et de leur prix modique. De plus, les grands contenants à portion individuelle peuvent favoriser une surconsommation involontaire. Une étude menée à Sherbrooke, au Québec, a démontré qu'en 2017, 17 % des jeunes (12 à 24 ans) qui ont été admis aux services d'urgence de cette ville en raison d'une intoxication à l'alcool avaient consommé ce type de boisson alcoolique. L'étude a également indiqué que 56 % de ces patients présentaient un niveau de conscience altéré. Les conséquences à court terme de la surconsommation d'alcool incluent une intoxication à l'alcool allant de modérée à grave, susceptible d'entraîner des blessures liées à l'alcool, la conduite avec facultés affaiblies, l'hospitalisation et même le risque de décès. Il y a aussi les résultats néfastes à long terme quand on introduit de l'alcool à un âge précoce, notamment le risque accru de développer l'alcoolisme plus tard dans la vie<sup>37</sup>.

#### Analyse de la distribution

Santé Canada connaît deux fabricants et un distributeur de boissons alcooliques purifiées aromatisées. L'un des principaux fabricants est établi au Québec. Les produits de la société sont principalement distribués à l'intérieur de la province de Québec. Cette société a indiqué que le règlement proposé pourrait entraîner une perte de revenus, un arrêt de production de produit et une réduction de l'effectif. Cependant, après l'adoption du projet de loi 170 par le gouvernement du Québec en juin 2018, l'entreprise a redimensionné et/ou reformulé certains de ses produits pour répondre aux nouvelles exigences de la loi. Bien que certains de leurs produits puissent avoir été abandonnés, de nouvelles boissons alcooliques purifiées aromatisées ont été mises sur le marché. Selon les consultations, rien n'indique que les ventes de la société ont diminué ou que leur effectif a été réduit.

<sup>35</sup> Canadian Institute for Health Information. (2017). Alcohol Harm in Canada: Examining Hospitalizations Entirely Caused by Alcohol and Strategies to Reduce Alcohol Harm <https://www.cihi.ca/sites/default/files/document/report-alcohol-hospitalizations-en-web.pdf>

<sup>36</sup> House of Commons Health Committee (HESA). (2018). Granger. May 9: Meeting 106. <http://www.ourcommons.ca/DocumentViewer/en/42-1/HESA/meeting-106/evidence>

<sup>37</sup> Hingson, R., Heeren, T. and Winter, M. R. (2006). Age at Drinking Onset and Alcohol Dependence – Age at Onset, Duration, and Severity. *Archives of Pediatric and Adolescent Medicine*, 160(7):739-746

<sup>35</sup> Institut canadien d'information sur la santé. (2017). Méfaits de l'alcool au Canada : Hospitalisations entièrement attribuables à l'alcool et stratégies de réduction des méfaits. <https://www.cihi.ca/sites/default/files/document/report-alcohol-hospitalizations-fr-web.pdf>

<sup>36</sup> Comité permanent de la Santé (HESA). (2018). Granger. 9 mai; Réunion 106. <http://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/42-1/HESA/reunion-106/temoignages>

<sup>37</sup> Hingson, R., Heeren, T. & Winter, M.R. (2006). Age at Drinking Onset and Alcohol Dependence – Age at Onset, Duration, and Severity. *Archives of Pediatric and Adolescent Medicine*, 160(7):739-746.

## Sensitivity analysis

Due to limited costing data, it is not possible to identify the potential financial impact of a manufacturer choosing to combine measures to reduce the alcohol content of their products. Based on the response Health Canada received, the estimated costs represent either reformulating or resizing but not a combination of both measures. Therefore, a manufacturer's costs are expected to fall within the range shown in the table below based on the measures or combination of measures that best suit their product lines.

All assumptions on costs remain the same as those outlined in the "Industry costs" section. Table 3 shows the one-time costs for each option.

## Analyse de la sensibilité

En raison du nombre limité de données sur les coûts, il est impossible de déterminer l'impact financier que pourrait subir un fabricant qui choisit de combiner des mesures visant à réduire la teneur en alcool de ses produits. Selon les informations reçues par Santé Canada, les estimations des coûts représentent soit une reformulation, soit un changement de la taille des contenants, mais non une combinaison des deux mesures. Par conséquent, les coûts du fabricant devraient se situer dans la fourchette indiquée dans le tableau ci-dessous en fonction des mesures ou de la combinaison de mesures qui conviennent le mieux à leurs gammes de produits.

Toutes les hypothèses sur les coûts restent les mêmes que celles décrites dans la section « Coûts pour l'industrie ». Le tableau 3 indique les coûts ponctuels de chaque option.

Table 3: Range of costs (in 2018 dollars)

	Year 1	Year 2 to Year 10	Total (PV)	Annualized Average
<b>Option: Resizing and relabelling</b>				
External graphic design	\$7,188,754	\$0	\$6,718,461	\$956,558
Disposal of old packaging	\$515,439	\$0	\$481,719	\$68,586
<i>Total for Resizing/Relabelling</i>	<i>\$7,704,193</i>	<i>\$0</i>	<i>\$7,200,180</i>	<i>\$1,025,144</i>
<b>Option: Reformulating and relabelling</b>				
Reformulation	\$2,102,730	\$0	\$1,965,168	\$279,796
External graphic design	\$7,188,754	\$0	\$6,718,461	\$956,558
Disposal of old packaging	\$515,439	\$0	\$481,719	\$68,586
<i>Total for Reformulating/Relabelling</i>	<i>\$9,806,923</i>	<i>\$0</i>	<i>\$9,165,349</i>	<i>\$1,304,939</i>

Tableau 3 : Gamme de coûts (en dollars de 2018)

	Année 1	Année 2 à année 10	Total (VA)	Moyenne annualisée
<b>Option : changement des étiquettes et de la taille des contenants</b>				
Conception graphique externe	7 188 754 \$	0 \$	6 718 461 \$	956 558 \$
Se départir des anciens emballages	515 439 \$	0 \$	481 719 \$	68 586 \$
<i>Total pour le changement des étiquettes et de la taille des contenants</i>	<i>7 704 193 \$</i>	<i>0 \$</i>	<i>7 200 180 \$</i>	<i>1 025 144 \$</i>
<b>Option : changement des étiquettes et reformulation</b>				
Reformulation	2 102 730 \$	0 \$	1 965 168 \$	279 796 \$
Conception graphique externe	7 188 754 \$	0 \$	6 718 461 \$	956 558 \$
Se départir des anciens emballages	515 439 \$	0 \$	481 719 \$	68 586 \$
<i>Total pour le changement des étiquettes et reformulation</i>	<i>9 806 923 \$</i>	<i>0 \$</i>	<i>9 165 349 \$</i>	<i>1 304 939 \$</i>

### *Small business lens*

All businesses impacted by these Regulations were identified as medium or large businesses. The small business lens does not apply, as there are no impacts on small businesses associated with these Regulations.

### *“One-for-One” Rule*

These Regulations do not include new reporting requirements and will not impose new, or reduce existing, administrative burdens on business. Therefore, it has been determined that the “One-for-One” Rule does not apply.

### *Regulatory cooperation and alignment*

Canada is not the only jurisdiction to enact regulations on this category of products. Some jurisdictions (e.g. the United States) chose a more targeted approach, focusing on flavoured malt-based products while others (e.g. the United Kingdom) focused on spirits-based mixes. The specific alcohol composition of these products in each jurisdiction was impacted by the existing regulatory/tax system, which allowed these products to be sold at a lower price. In each case, it appears that restrictions were enacted due to similar health and safety risks related to overconsumption among youth. Where possible, Health Canada has attempted to align these Regulations with existing regulations and policies, with necessary distinctions to address the particular circumstances in Canada.

### *United States*

The regulatory environment for alcohol in the United States shares many similarities with Canada. In the United States, distilled spirits are subject to higher taxes and limited retail availability, whereas beer can be legally sold in more retail locations, including convenience stores and gas stations.<sup>38</sup> As a result, manufacturers in the United States started producing flavoured purified “beer” products: for example, they started with a fermented malt beer base, which was then filtered to remove all taste, colour, and smell attributed to beer, and flavouring was added such that the final product bore the taste of the added flavouring.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Rossheim, M.E., Thombs, D. and Treffers, R. (2018). High-alcohol-content flavored alcoholic beverages (supersized alcopops) should be reclassified to reduce public health hazard. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 44(4): 413-417.

<sup>39</sup> Alcopops: Sweet, Cheap, and Dangerous to Youth. (2015). Alcohol Justice and the San Rafael Alcohol & Drug Coalition <https://alcoholjustice.org/images/reports/AlcopopsReportFinalWeb.pdf>

### *Lentille des petites entreprises*

Toutes les entreprises concernées par ce règlement ont été identifiées comme étant des moyennes ou grandes entreprises. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas étant donné que le Règlement n’aura pas de répercussions financières sur les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

Le Règlement n’inclut pas de nouvelles exigences en matière de production de rapports et n’imposera pas de nouveau fardeau administratif aux entreprises. Par conséquent, il a été déterminé que la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Canada n’est pas le seul pays à adopter des règlements sur cette catégorie de produits. Certaines juridictions (par exemple aux États-Unis) ont choisi une approche plus ciblée, en se concentrant sur les produits aromatisés à base de malt tandis que d’autres (par exemple au Royaume-Uni) ont mis l’accent sur les boissons mixtes à base de spiritueux. La composition spécifique en alcool de ces produits dans chaque pays était influencée par le système réglementaire/fiscal en vigueur, qui permettait à ces produits d’être vendus à un prix inférieur. Dans chaque cas, il semble que des restrictions aient été adoptées en raison de risques similaires pour la santé et la sécurité liés à la surconsommation chez les jeunes. Dans la mesure du possible, Santé Canada a tenté d’harmoniser le Règlement avec la réglementation et les politiques en vigueur, en faisant les distinctions nécessaires pour tenir compte de la situation particulière au Canada.

### *États-Unis*

Le cadre réglementaire régissant l’alcool aux États-Unis présente de nombreuses similitudes avec celui du Canada. Aux États-Unis, les spiritueux distillés sont soumis à des taxes plus élevées et à une disponibilité au détail limitée, alors que la bière peut être légalement vendue dans un plus grand nombre de points de vente, y compris les dépanneurs et les stations-service<sup>38</sup>. En conséquence, les fabricants aux États-Unis ont commencé à produire des « bières » purifiées aromatisées : par exemple, ils ont commencé avec une base de bière de malt fermenté, qui a été ensuite filtrée pour éliminer le goût, la couleur et l’odeur attribuée à la bière et l’arôme a été ajouté de sorte que le produit final présente le goût de l’arôme ajouté<sup>39</sup>.

<sup>38</sup> Rossheim, M.E., et al. (2018). High-alcohol-content flavored alcoholic beverages (supersized alcopops) should be reclassified to reduce public health hazard. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 44(4): 413-417.

<sup>39</sup> Alcopops: Sweet, Cheap, and Dangerous to Youth. (2015). Alcohol Justice and the San Rafael Alcohol & Drug Coalition. <https://alcoholjustice.org/images/reports/AlcopopsReportFinalWeb.pdf> (en anglais seulement)

On January 3, 2006, the U.S. Trade and Tax Bureau (TTB) released a regulatory ruling defining a new class of beverages called “flavoured malt beverages” and stipulating their compositional requirements: malt beverages that contain not more than 6% alc/vol may derive no more than 49% of their alcohol content from flavours and other non-beverage ingredients; for malt beverages containing more than 6% alc/vol, not more than 1.5% of the volume of the finished product may consist of alcohol derived from added flavours containing alcohol and non-beverage ingredients containing alcohol.<sup>40</sup>

Most states adopted the TTB definition; however, the states of Utah, Maine, and California sought to reclassify these beverages as distilled spirits. The reclassification succeeded in Maine and Utah, and, as a result, flavoured malt beverages became subject to higher taxes and restrictions on points of sale in these states.<sup>41</sup>

Health Canada’s definition of flavoured purified alcoholic beverages is based on the TTB definition of flavoured malt beverages, with two key distinctions: (1) Health Canada’s definition is not limited to malt beverages, in recognition that these products can be produced from sources other than malt; and (2) Health Canada is only regulating the alcohol content of these products and not their flavouring, as this was determined to be a more flexible approach to reducing the health and safety risks of these products.

The United States also enacted labelling requirements on a single manufacturer of flavoured purified alcohol. After several reports of deaths of young adults in 2013 due to the consumption of the flavoured alcoholic beverage, the Federal Trade Commission (FTC) examined whether the manufacturer violated federal law by using deceptive marketing and ordered alcohol facts labels on products disclosing the number of standard drinks contained in the product.<sup>42</sup>

The order stipulated that all of the manufacturer’s flavoured malt beverages containing more than two servings of alcohol must include disclosures. In particular, it required that the company seek approval from the

Le 3 janvier 2006, le Bureau du commerce et des taxes des États-Unis (TTB) a publié une décision réglementaire définissant une nouvelle catégorie de boissons dénommée « boissons aromatisées au malt » et précisant leurs exigences en matière de composition : les boissons à base de malt ne contenant pas plus de 6 % d’alc./vol. ne peuvent tirer plus de 49 % de leur teneur en alcool d’arômes et d’autres ingrédients non destinés à servir de boisson; pour les boissons à base de malt contenant plus de 6 % alc./vol., pas plus de 1,5 % du volume du produit fini ne peut être constitué par l’alcool dérivé des arômes ajoutés contenant de l’alcool et des ingrédients non destinés à servir de boisson contenant de l’alcool<sup>40</sup>.

La plupart des États ont adopté la définition du TTB. Cependant, l’Utah, le Maine et la Californie ont cherché à reclasser ces boissons en tant que spiritueux distillés. Le reclassement a été adopté dans le Maine et en Utah et, par conséquent, les boissons aromatisées au malt ont été soumises à des taxes et des restrictions plus sévères sur les points de vente dans ces États<sup>41</sup>.

La définition de Santé Canada des boissons alcooliques purifiées aromatisées se fonde sur la définition des boissons aromatisées au malt du TTB, avec deux distinctions clés : (1) la définition de Santé Canada ne se limite pas aux boissons à base de malt, sachant que ces produits peuvent être fabriqués à partir de sources autres que le malt; et (2) Santé Canada réglemente la teneur en alcool de ces produits, et non leur arôme, car cela a été considéré comme une approche plus souple pour réduire les risques pour la santé et la sécurité de ces produits.

Les États-Unis ont également promulgué des exigences en matière d’étiquetage visant un seul fabricant d’alcool purifié aromatisé. Après plusieurs rapports de décès de jeunes adultes en 2013 en raison de la consommation de boissons alcooliques aromatisées, la Federal Trade Commission (FTC) a examiné si le fabricant a violé la loi fédérale en utilisant un marketing trompeur et ordonné la présence d’étiquettes sur les produits indiquant le nombre de boissons standard contenues dans le produit<sup>42</sup>.

L’ordonnance stipulait que toutes les boissons aromatisées au malt du fabricant contenant plus de deux portions d’alcool devaient comporter une déclaration. En particulier, elle exigeait que la société demande l’approbation du

<sup>40</sup> Alcohol and Tobacco Tax and Trade Bureau. TTB TD-21 – Flavoured Malt Beverage and Related Regulatory Amendments: Frequently Asked Questions [https://www.ttb.gov/faqs/flavored\\_malt.shtml](https://www.ttb.gov/faqs/flavored_malt.shtml)

<sup>41</sup> Institute of Alcohol Studies. (2008). Alcopops in the United States: state by state battle to end corporate tax fraud. *The Globe* <http://www.ias.org.uk/What-we-do/Publication-archive/The-Globe/Issue-2-2008/Alcopops-in-the-United-States-state-by-state-battle-to-end-corporate-tax-fraud.aspx>

<sup>42</sup> Federal Trade Commission. (2013). Decision and Order. *Docket No. C-4382* <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2013/02/130212phusiondo.pdf>

<sup>40</sup> Alcohol and Tobacco Tax and Trade Bureau. TTB TD-21 – Flavored Malt Beverages and Related Regulatory Amendments: Frequently Asked Questions. [https://www.ttb.gov/faqs/flavored\\_malt.shtml](https://www.ttb.gov/faqs/flavored_malt.shtml) (en anglais seulement)

<sup>41</sup> Institute of Alcohol Studies. (2008). Alcopops in the United States: state by state battle to end corporate tax fraud. *The Globe*. <http://www.ias.org.uk/What-we-do/Publication-archive/The-Globe/Issue-2-2008/Alcopops-in-the-United-States-state-by-state-battle-to-end-corporate-tax-fraud.aspx> (en anglais seulement)

<sup>42</sup> Federal Trade Commission. (2013). Decision and Order. *Docket No. C-4382*. <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2013/02/130212phusiondo.pdf> (en anglais seulement)

U.S. TTB to place an “Alcohol Facts” disclosure panel on their containers.<sup>43</sup>

The amount of alcohol equivalent to the definition of a standard drink in the United States is slightly higher than in Canada, at 17.7 mL of pure alcohol,<sup>44</sup> or approximately 1.1 standard Canadian drinks. By setting the limit to 1.5 standard Canadian drinks instead of 1 standard Canadian drink, products containing 1 standard U.S. drink could continue to be imported into Canada without needing to be reformatted or reformulated.

### United Kingdom

In the United Kingdom, like in Canada and the United States, distilled spirits are subject to higher taxes. However, when flavoured spirits-based alcoholic beverages were first introduced in the United Kingdom, they were classified as “wine coolers.” Wine coolers at the time were subject to lower taxes than beer and spirits.<sup>45</sup> Tax increases on flavoured alcoholic beverages were first applied generally in 1997, with an increase of 40% to place them in the same category as beer. In 2002, taxes on spirits-based flavoured beverages increased by 65% to become the same rate of duty as spirits.<sup>46</sup>

A voluntary Code of Practice was also developed in 1996, which resulted in a number of changes to the marketing and branding of these products. Moreover, all of Britain’s major retailers signed onto the Code of Practice and many supermarket chains underwent in-store changes to ensure that flavoured alcoholic beverages were properly displayed where there could be no doubt that their content was alcoholic, and that they could only be purchased by consumers over 18 years of age.<sup>47</sup>

TTB des États-Unis pour ajouter un tableau de renseignements sur l’alcool sur leurs contenants<sup>43</sup>.

Remarque : la quantité d’alcool équivalent à la définition d’un verre standard aux États-Unis est légèrement supérieure à celle du Canada, soit 17,7 mL d’alcool pur<sup>44</sup>, environ 1,1 verre standard au Canada. En fixant la limite à 1,5 verre standard canadien au lieu d’un verre standard, les produits contenant 1 verre standard américain pourraient continuer à être importés au Canada sans avoir besoin d’être ré-étiquetés ou reformulés.

### Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, comme au Canada et aux États-Unis, les spiritueux distillés sont soumis à des taxes plus élevées. Toutefois, lorsque les boissons alcooliques aromatisées à base de spiritueux ont été mises en marché au Royaume-Uni, elles ont été classées comme « panachés à base de vin ». Les panachés de l’époque étaient soumis à des taxes moins élevées que la bière et les spiritueux<sup>45</sup>. Les augmentations de taxes sur les boissons alcooliques aromatisées ont été appliquées pour la première fois de manière générale en 1997, avec une augmentation de 40 % pour les placer dans la même catégorie que la bière. En 2002, les taxes sur les boissons aromatisées à base de spiritueux ont augmenté de 65 %, soit le même taux que les spiritueux<sup>46</sup>.

Un Code de pratique volontaire a également été élaboré en 1996, ce qui a entraîné un certain nombre de changements dans la commercialisation et la stratégie de marque de ces produits. De plus, tous les grands détaillants de la Grande-Bretagne ont adhéré au Code de pratique et de nombreuses chaînes de supermarchés ont subi des transformations en magasin pour s’assurer que les boissons alcooliques aromatisées étaient correctement présentées de manière à ce qu’il n’y ait aucun doute que leur contenu était alcoolisé et qu’elles ne pouvaient être achetées que par des consommateurs âgés de plus de 18 ans<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> Federal Trade Commission. (2013). Decision and Order. *Docket No. C-4382* <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2013/02/130212phusiondo.pdf>

<sup>44</sup> National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. What Is A Standard Drink? <https://www.niaaa.nih.gov/alcohol-health/overview-alcohol-consumption/what-standard-drink>

<sup>45</sup> The Story of UK Alcopops and Ready to Drink (RTD) Beverages 1984 to 2003. (2015) <https://allmyownresearch.wordpress.com/2015/09/09/the-story-of-uk-alcopops-and-ready-to-drink-rtd-beverages-1984-to-2003/>

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>43</sup> Federal Trade Commission. (2013). Decision and Order. *Docket No. C-4382* <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2013/02/130212phusiondo.pdf> (en anglais seulement)

<sup>44</sup> National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. What Is A Standard Drink? <https://www.niaaa.nih.gov/alcohol-health/overview-alcohol-consumption/what-standard-drink> (en anglais seulement)

<sup>45</sup> The Story of UK Alcopops and Ready to Drink (RTD) Beverages 1984 to 2003. (2015). <https://allmyownresearch.wordpress.com/2015/09/09/the-story-of-uk-alcopops-and-ready-to-drink-rtd-beverages-1984-to-2003/> (en anglais seulement)

<sup>46</sup> The Story of UK Alcopops and Ready to Drink (RTD) Beverages 1984 to 2003. (2015). <https://allmyownresearch.wordpress.com/2015/09/09/the-story-of-uk-alcopops-and-ready-to-drink-rtd-beverages-1984-to-2003/> (en anglais seulement).

<sup>47</sup> The Story of UK Alcopops and Ready to Drink (RTD) Beverages 1984 to 2003. (2015). <https://allmyownresearch.wordpress.com/2015/09/09/the-story-of-uk-alcopops-and-ready-to-drink-rtd-beverages-1984-to-2003/> (en anglais seulement).



## Australia

In April 2008, the Australian federal government imposed a 70% tax on “ready-to-drink” flavoured alcoholic beverages, effectively shifting them into the same taxation category as distilled spirits. This policy intervention aimed to reduce the harm from binge drinking among young people and address the risk posed by these products, which had packaging and marketing strategies specifically designed to attract youth. More specifically, this policy intervention, known as the “alcopops tax,” sought to reverse a trend that had emerged in July 2000 when tax reforms created a loophole allowing these types of beverages to be taxed at 40% less per litre of alcohol than distilled spirits, and had resulted in the significant growth of these products in Australia.<sup>48</sup>

The reduced tax on “ready-to-drink” alcoholic beverages in Australia between 2000 and 2008 statistically correlated with an increase in emergency room visits attributed to alcohol among females aged between 18 and 24. Following the “alcopops tax,” a statistically significant decrease in emergency room visits was noted in males aged 15 to 50, females aged 15 to 65 years, and particularly females aged 18 to 24.<sup>49</sup>

## New Zealand

In 2013, the New Zealand federal government proposed limits on the number of standard drinks and the alcohol content in “ready-to-drink” flavoured alcoholic beverages in an Alcohol Reform Bill. The legislation originally proposed restricting “ready-to-drink” beverages to 5% alc/vol and limiting them to containers holding no more than 1.5 standard drinks. Following consultations, the Government of New Zealand introduced voluntary measures to limit the risks of these beverages, and indicated they would enact regulations should the voluntary measures prove ineffective.<sup>50</sup>

Industry developed and introduced the following voluntary code: a maximum strength of 7% alc/vol and a limit of 2 standard alcoholic drinks per single-serve container; use of clearly displayed labels indicating the number of standard alcoholic drinks on containers; prohibition of advertising targeting minors; limitations on advertising and/or

## Australie

En avril 2008, le gouvernement fédéral australien a imposé une taxe de 70 % sur les boissons alcooliques aromatisées « prêtes à boire », en les transférant dans la même catégorie de taxation que les spiritueux distillés. Cette intervention politique visait à réduire les méfaits de la consommation excessive d'alcool chez les jeunes et à réduire le risque posé par ces produits dont les stratégies d'emballage et de marketing étaient spécialement conçues pour attirer les jeunes. Plus précisément, cette intervention politique, connue sous le nom « taxe sur les alcopops », visait à renverser une tendance qui a émergé en juillet 2000, lorsque la réforme fiscale avait créé une échappatoire permettant à ces types de boissons d'être imposés à 40 % de moins par litre d'alcool que les spiritueux distillés et avait entraîné une croissance importante de ces produits en Australie.<sup>48</sup>

La taxe réduite sur les boissons alcooliques « prêtes à boire » en Australie entre 2000 et 2008 était en corrélation statistique avec une hausse des visites aux salles d'urgence attribuées à l'alcool chez les femmes âgées de 18 à 24 ans. Suite à la « taxe sur les alcopops », une diminution statistiquement significative des visites aux salles d'urgence a été observée chez les hommes âgés de 15 à 50 ans et les femmes âgées de 15 à 65 ans, et particulièrement les femmes âgées de 18 à 24 ans.<sup>49</sup>

## Nouvelle-Zélande

En 2013, le gouvernement fédéral de la Nouvelle-Zélande a proposé des limites sur le nombre de verres standard et la teneur en alcool des boissons alcooliques aromatisées « prêtes à boire » dans une réforme de la loi sur l'alcool. La loi proposait à l'origine de limiter les boissons prêtes à boire à 5 % alc./vol. et de les limiter aux contenants ne renfermant pas plus de 1,5 verre standard. À la suite de consultations auprès de l'industrie, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a mis en place des mesures volontaires pour limiter les risques liés à ces boissons, et a indiqué qu'il adopterait des règlements si ces mesures volontaires s'avéraient inefficaces<sup>50</sup>.

L'industrie a développé et introduit le code volontaire suivant : une teneur maximale de 7 % alc./vol. et une limite de 2 verres standard par contenant à portion individuelle; l'utilisation d'étiquettes affichant clairement le nombre de verres standard sur le contenant; l'interdiction de la publicité ciblant les mineurs; des restrictions en matière de

<sup>48</sup> Gale, M. et al. (2015). Alcopops, taxation and harm: a segmented time series analysis of emergency department presentations. *BMC Public Health* 15:468 <https://bmcpublihealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-015-1769-3>

<sup>49</sup> Gale, M. et al. (2015). Alcopops, taxation and harm: a segmented time series analysis of emergency department presentations. *BMC Public Health* 15:468 <https://bmcpublihealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-015-1769-3>

<sup>50</sup> NZ Herald. (2012). Govt backs down on alcopop law change. [https://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c\\_id=3&objectid=10828850](https://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c_id=3&objectid=10828850)

<sup>48</sup> Gale, M. et al. (2015). Alcopops, taxation and harm: a segmented time series analysis of emergency department presentations. *BMC Public Health* 15:468. <https://bmcpublihealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-015-1769-3> (en anglais seulement)

<sup>49</sup> Gale, M. et al. (2015). Alcopops, taxation and harm: a segmented time series analysis of emergency department presentations. *BMC Public Health* 15:468. <https://bmcpublihealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-015-1769-3> (en anglais seulement)

<sup>50</sup> NZ Herald. (2012). Govt backs down on alcopop law change. [https://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c\\_id=3&objectid=10828850](https://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c_id=3&objectid=10828850) (en anglais seulement)

sponsorship such that 75% of the audience must be 18 years or older; and a commitment to minimize harmful consumption.<sup>51</sup>

#### Domestic alignment — Quebec

On June 12, 2018, the Government of Quebec adopted Bill 170, which restricted the sale of beer blends with more than 7% alc/vol to only the SAQ. As a result, the sale of beer blends with more than 7% alc/vol is no longer permitted in corner and grocery stores.

Common container sizes for single-serve beer and malt-based beverages are 341 mL or 355 mL. At 7% alc/vol, a 341 mL or 355 mL container would contain approximately 1.4 standard drinks. Therefore, Health Canada's Regulations will not further impact the majority of flavoured purified alcoholic beverages sold in Quebec in 341 mL or 355 mL containers.

There are currently no regulations specific to this type of product in any province or territory other than Quebec.

#### Trade considerations

Canada is subject to the provisions of the WTO Agreement on Technical Barriers to Trade (TBT), which seeks to ensure that technical regulations do not create unnecessary obstacles to trade. The TBT does not impede Health Canada's ability to make regulations to address a legitimate public health/safety concern. Article 2 of the TBT acknowledges and recognizes a government's right to regulate in the public interest, but such technical regulations cannot unjustifiably encumber trade or be more trade-restrictive than necessary to achieve policy objectives.

These Regulations aim to be origin neutral, and implementation should not negatively impact the competitive opportunities of imported products compared to similar products of domestic origin. Further, the objective of protecting human health allows for a strong argument that this is not an "unnecessary obstacle to international trade."

It is also unlikely that the amendments will discriminate between domestic and foreign investors or a third party, respecting national treatment and most-favoured nation treatment obligations under Canada's international investment agreements (IIA), as outlined in the North American Free Trade Agreement (NAFTA), the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), and as proposed in the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP). With respect

publicité et/ou de commandite, de telle sorte que 75 % du public doit être âgé de 18 ans ou plus; un engagement à minimiser la consommation nocive<sup>51</sup>.

#### Harmonisation domestique — Québec

Le 12 juin 2018, le gouvernement du Québec a adopté le projet de loi 170, qui restreint la vente de mélanges à la bière ayant plus de 7 % alc./vol. à la SAQ. En conséquence, la vente de mélanges à la bière ayant plus de 7 % alc./vol. n'est plus permise dans les dépanneurs et les épiceries.

La taille habituelle des contenants à portion individuelle pour la bière et les boissons à base de malt est de 341 ou 355 mL. À 7 % alc./vol., un contenant de 341 ou 355 mL contiendrait environ 1,4 verre standard. Par conséquent, le Règlement de Santé Canada n'aurait pas d'incidence sur la majorité des boissons alcooliques purifiées aromatisées vendues au Québec dans des contenants de 341 ou 355 mL.

Il n'y a actuellement aucune réglementation spécifique à ce type de produit dans une province ou un territoire autres que le Québec.

#### Considérations commerciales

Le Canada est soumis aux dispositions de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce (OTC) de l'OMC, qui vise à garantir que les règlements techniques ne créent pas d'obstacles inutiles au commerce. L'OTC n'empêche pas Santé Canada d'instaurer des règlements pour réagir à un problème urgent de santé/sécurité du public. L'article 2 de l'OTC reconnaît le droit d'un gouvernement de réglementer dans l'intérêt public, mais de tels règlements techniques ne peuvent gêner le commerce de manière injustifiée ou être plus restrictifs pour le commerce qu'il n'est nécessaire pour atteindre les objectifs de la politique.

La réglementation se veut neutre en termes d'origine, et sa mise en œuvre ne devrait pas avoir d'incidence négative sur les possibilités de concurrence des produits importés par rapport à des produits similaires d'origine domestique. En outre, l'objectif de protection de la santé humaine permet d'avancer un argument convaincant selon lequel il ne s'agit pas d'un « obstacle inutile au commerce international ».

Il est également peu probable que les modifications établiront une distinction entre les investisseurs nationaux et étrangers ou une tierce partie, en ce qui concerne les obligations de traitement national et de traitement de la nation la plus favorisée en vertu des accords sur les investissements internationaux du Canada, tels qu'ils sont définis dans l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), de l'Accord économique et commercial global (AECG), et tel que proposé dans l'Accord de

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> *Ibid.*

to the minimum standard of treatment obligation under Canada's IIAs, these Regulations are unlikely to meet the high threshold of arbitrary, capricious or egregious conduct required to establish a breach of that obligation.

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

A gender-based analysis plus (GBA+) was conducted and it was observed that the availability of highly sweetened, flavoured alcoholic beverages may impact some populations, including women, youth and low-income populations, more significantly.

According to the Canadian Tobacco, Alcohol and Drugs Survey (CTADS), in 2017, 78% (or 23.3 million) of Canadians reported consuming an alcoholic beverage in the past year. The rate of alcohol use among young adults aged 20 to 24 (83%) was higher than among youth aged 15 to 19 (57%) and adults aged 25 years and older (79%). These rates were unchanged from results of the 2015 CTADS.

Moreover, data from the 2017 CTADS indicates that young adults (aged 20 to 24) had riskier patterns of alcohol consumption compared to youth (aged 15 to 19) and adults older than 25 years. Twenty-nine percent (or 552 000) of young adult drinkers exceeded the guideline for chronic risk, defined as no more than 10 standard drinks a week for women, with no more than 2 a day most days, and 15 standard drinks a week for men, with no more than 3 a day most days. In comparison, 18% (or 203 000) of youth drinkers and 20% (or 3.9 million) of adult drinkers exceeded this guideline.

Although findings from the CTADS 2017 indicate a similar prevalence of males and females reporting past-year alcohol use (79% and 77%, respectively), this is a result of an increase in past-year alcohol use among females compared to 2015. Evidence from the United States suggests that females consume a higher proportion of flavoured alcoholic beverages than men, and that these products may be more appealing to women because of the marketing, advertising, packaging and flavouring.

Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). En ce qui concerne l'obligation de norme minimale de traitement en vertu des accords internationaux d'investissement du Canada, il est peu probable que le Règlement atteigne le seuil élevé du comportement arbitraire, capricieux ou flagrant requis pour établir le non-respect de cette obligation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à *La Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été réalisée et il a été déterminé que la disponibilité des boissons alcooliques très sucrées et aromatisées pouvait avoir un impact plus marqué sur certaines populations, notamment les femmes, les jeunes et les populations à faible revenu.

Selon l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues (ECTAD), en 2017, 78 % (ou 23,3 millions) des Canadiens ont déclaré avoir consommé une boisson alcoolique au cours de la dernière année. Le taux de consommation d'alcool chez les jeunes adultes âgés de 20 à 24 ans (83 %) était plus élevé que chez les jeunes âgés de 15 à 19 ans (57 %) et les adultes âgés de 25 ans et plus (79 %). Ces taux sont inchangés par rapport aux résultats de l'ECTAD 2015.

De plus, les données de l'ECTAD 2017 indiquent que les jeunes adultes (âgés de 20 à 24 ans) avaient un comportement lié à la consommation d'alcool plus risqué par rapport aux jeunes (âgés de 15 à 19 ans) et aux personnes âgées de 25 ans et plus. Vingt-neuf pour cent (ou 552 000) des jeunes adultes buveurs ont dépassé la directive pour le risque chronique, définie comme un maximum de 10 verres standard par semaine pour les femmes, avec un maximum de deux par jour la plupart du temps, et de 15 verres standard par semaine pour les hommes, avec un maximum de trois par jour la plupart du temps. En comparaison, 18 % (ou 203 000) des jeunes buveurs et 20 % (ou 3,9 millions) des consommateurs adultes ont dépassé cette directive.

Bien que les résultats de l'ECTAD 2017 indiquent une prévalence similaire chez les hommes et les femmes déclarant avoir consommé de l'alcool au cours de la dernière année (79 % et 77 %, respectivement), ceci est le résultat d'une augmentation de la consommation d'alcool au cours de l'année précédente chez les femmes par rapport à 2015. Aux États-Unis, des études suggèrent que les femmes consomment une plus grande proportion de boissons alcooliques aromatisées que les hommes, et que ces produits peuvent être plus attrayants pour les femmes en



For instance, a study published in 2014 in the American Journal of Drug and Alcohol Abuse examined the brand-specific consumption prevalence and consumption share of flavoured alcoholic beverages among a national sample of underage drinkers in the United States. Half of the respondents reported consuming a flavoured alcoholic beverage during the past 30 days, making these beverages second only to beer among all alcoholic beverage types. Consumption prevalence was higher among females (61.5%) than males (38.8%).<sup>52</sup>

Women may also experience more harm related to the consumption of these particular types of beverages, as some products contain a quantity of alcohol that corresponds to heavy drinking, defined as 4 or more drinks per day for women and 5 or more drinks per day for men. Many flavoured purified alcoholic beverages contain as many as 4 standard drinks in a single-serve container. At the upper level, this amount of alcohol is double the recommended daily limit for women in *Canada's Low-Risk Alcohol Drinking Guidelines*. Moreover, the rate of alcohol-related hospitalizations and deaths is increasing faster for women than for men in Canada. Between 2001 and 2017, the rate of alcohol-related deaths increased 26% for women compared to 5% for men.<sup>53</sup>

The low price combined with the high alcohol content of many flavoured purified alcoholic beverages means that these types of alcoholic beverages may be more appealing and more accessible to youth and people with lower incomes. Many of these products are marketed specifically at young people. At certain times of the year, discounts can bring prices as low as \$0.74 per standard drink. This price falls well below the recommended price of \$1.71 per standard drink, making these products very accessible.<sup>54</sup>

Given that data suggests these beverages may disproportionately impact women, youth and low-income populations, the Government of Canada is taking a strict approach and limiting the maximum amount of alcohol in

raison de la commercialisation, de la publicité, de l'emballage et de l'arôme.

Par exemple, une étude publiée en 2014 dans l'American Journal of Drug and Alcohol Abuse a examiné la prévalence de la consommation spécifique d'une marque et la consommation de boissons alcooliques aromatisées au sein d'un échantillon national de buveurs d'âge mineur aux États-Unis. La moitié des répondants ont indiqué avoir consommé une boisson alcoolique aromatisée au cours des 30 derniers jours, ce qui classe ces boissons au deuxième rang derrière la bière parmi tous les types de boissons alcooliques. La prévalence de la consommation était plus élevée chez les femmes (61,5 %) que chez les hommes (38,8 %).<sup>52</sup>

Les femmes peuvent également subir plus de méfaits liés à la consommation de ces types de boissons, car certains produits contiennent une quantité d'alcool correspondant à une consommation excessive, définie comme 4 verres ou plus par jour pour les femmes et 5 verres ou plus par jour pour les hommes. De nombreuses boissons alcooliques purifiées aromatisées contiennent jusqu'à 4 verres standard dans un contenant à portion individuelle. Cette quantité d'alcool est le double de la limite quotidienne recommandée pour les femmes dans les *Directives sur la consommation d'alcool à faible risque du Canada*. De plus, le taux d'hospitalisations et de décès liés à l'alcool augmente plus rapidement chez les femmes que chez les hommes au Canada. Entre 2001 et 2017, le taux de décès liés à l'alcool a augmenté de 26 % chez les femmes contre 5 % chez les hommes.<sup>53</sup>

Le prix peu élevé jumelé à la teneur élevée en alcool de nombreuses boissons alcooliques purifiées aromatisées signifie que ces types de boissons alcooliques peuvent être plus attrayantes et plus accessibles pour les jeunes et les personnes à faible revenu. Plusieurs de ces produits sont commercialisés spécifiquement pour les jeunes. À certains moments de l'année, les rabais peuvent amener des prix aussi bas que 0,74 \$ par verre standard. Ce prix est bien inférieur au prix recommandé de 1,71 \$ par verre standard, ce qui rend ces produits très accessibles.<sup>54</sup>

Étant donné que les données suggèrent que ces boissons peuvent avoir un impact disproportionné sur les femmes, les jeunes et les populations à faible revenu, le gouvernement du Canada adopte une approche stricte afin de

<sup>52</sup> Fortunato, E.K., et al. (2014). Brand-specific consumption of flavored alcoholic beverages among underage youth in the United States. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 40(1): 51–57

<sup>53</sup> Canadian Institute for Health Information. (2018). Alcohol harm on the rise for Canadian women <https://www.cihi.ca/en/alcohol-harm-on-the-rise-for-canadian-women>

<sup>54</sup> Institut national de la santé publique du Québec. (2018). Acute Alcohol Poisoning and Sweetened Alcoholic Beverages [https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2388\\_acute\\_alcohol\\_poisoning\\_sweetened\\_alcoholic\\_bevrages.pdf](https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2388_acute_alcohol_poisoning_sweetened_alcoholic_bevrages.pdf)

<sup>52</sup> Fortunato, E.K., et al. (2014). Brand-specific consumption of flavored alcoholic beverages among underage youth in the United States. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 40(1): 51–57

<sup>53</sup> Institut canadien d'information sur la santé. (2018). Hausse des méfaits de l'alcool chez les Canadiennes. <https://www.cihi.ca/fr/hausse-des-mefaits-de-lalcool-chez-les-canadiennes>

<sup>54</sup> Institut national de santé publique du Québec. (2018). Intoxications aiguës à l'alcool et boissons sucrées alcooliques. [https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2360\\_intoxications\\_aigues\\_alcool\\_boissons\\_sucrees\\_alcolisees.pdf](https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2360_intoxications_aigues_alcool_boissons_sucrees_alcolisees.pdf)

a single-serve container of these beverages to 1.5 standard drinks.

### Indigenous considerations

Evidence suggests that Indigenous peoples are at a greater risk of experiencing complex mental health and substance use issues due to a variety of factors, including the inter-generational impacts of colonialism and the Indian residential school experience, as well as social, economic, and cultural inequities that persist today.<sup>55,56</sup>

According to phase 3 of the First Nations Regional Health Survey, the only national health survey of First Nations living on-reserve and in northern communities across Canada, approximately 35% of First Nations adults (18 years and older) on-reserve reported heavy drinking and 25% of First Nations youth reported having consumed alcohol within the past year. Of these youth, more than 50% indicated that they had engaged in heavy drinking one or more times per month.<sup>57</sup> The Canadian Community Health Survey — Annual Component, 2010–2012, a national survey conducted by Statistics Canada, provides information on First Nations living off-reserve, and Métis and Inuit adults. According to the survey, approximately 30% of First Nations living off-reserve, Métis and Inuit adults reported heavy drinking compared to approximately 19% of non-Indigenous adults.<sup>58</sup>

Similarly, Indigenous youth living off-reserve reported more frequent heavy drinking than non-Indigenous youth. The Aboriginal Health Foundation indicates that premature death due to alcohol is two times greater for Indigenous peoples than for the general population, and Indigenous youth are two to six times at greater risk for every alcohol-related problem than their non-Indigenous

limiter la quantité maximale d'alcool dans un contenant à portion individuelle de ces boissons à 1,5 verre standard.

### Considérations Autochtones

Des études suggèrent que les Autochtones courent un plus grand risque de faire face à des problèmes complexes de santé mentale et de toxicomanie en raison de divers facteurs, notamment les impacts intergénérationnels du colonialisme et de l'expérience des pensionnats indiens, ainsi que les inégalités sociales, économiques et culturelles qui persistent aujourd'hui<sup>55,56</sup>.

Selon la phase 3 de l'Enquête régionale sur la santé, la seule enquête nationale sur la santé des Premières Nations vivant dans les réserves et dans les collectivités nordiques du Canada, environ 35 % des adultes des Premières Nations (18 ans et plus) dans les réserves ont signalé une forte consommation d'alcool et 25 % des jeunes des Premières Nations ont déclaré avoir consommé de l'alcool au cours de la dernière année. Plus de 50 % de ces jeunes ont déclaré s'être livrés à une forte consommation d'alcool une ou plusieurs fois par mois<sup>57</sup>. L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes — Composante annuelle 2010-2012, menée par Statistique Canada, fournit des informations sur les adultes Métis et Inuits vivant hors réserve. Selon l'enquête, environ 30 % des membres des Premières Nations vivant hors réserve, des adultes Métis et Inuits ont signalé une consommation excessive d'alcool, comparativement à environ 19 % des adultes non autochtones<sup>58</sup>.

De même, les jeunes autochtones vivant hors réserve ont signalé une consommation excessive d'alcool plus fréquente que les jeunes non autochtones. La Fondation autochtone pour la guérison indique que les décès prématurés dus à l'alcool sont deux fois plus fréquents chez les peuples autochtones que chez l'ensemble de la population et que les jeunes autochtones courent un risque de deux à

<sup>55</sup> Public Health Agency of Canada. (2018). The Chief Public Health Officer's Report on the State of Public Health in Canada 2018 – Preventing Problematic Substance Use in Youth <https://www.canada.ca/en/public-health/corporate/publications/chief-public-health-officer-reports-state-public-health-canada/2018-preventing-problematic-substance-use-youth.html>

<sup>56</sup> Public Health Agency of Canada. (2016). The Chief Public Health Officer's Report on the State of Public Health in Canada 2015 – Alcohol Consumption in Canada <https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/chief-public-health-officer-reports-state-public-health-canada/2015-alcohol-consumption-canada.html>

<sup>57</sup> First Nations Information Governance Centre. (2018). National Report of the First Nations Regional Health Survey Phase 3: Volume One [http://fnigc.ca/sites/default/files/docs/fnigc\\_rhs\\_phase\\_3\\_national\\_report\\_vol\\_1\\_en\\_final\\_web.pdf](http://fnigc.ca/sites/default/files/docs/fnigc_rhs_phase_3_national_report_vol_1_en_final_web.pdf)

<sup>58</sup> Statistics Canada. Canadian Community Health Survey — Annual Component 2010–2012

<sup>55</sup> Agence de la santé publique du Canada. (2018). Rapport de l'administratrice en chef de la santé publique sur l'état de la santé publique au Canada 2018 : Prévenir la consommation problématique de substances chez les jeunes. <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/organisation/publications/rapports-etat-sante-publique-canada-administrateur-chef-sante-publique/2018-prevenir-consommation-problematique-substance-jeunes.html>

<sup>56</sup> Agence de la santé publique du Canada. (2016). Rapport de l'administrateur en chef de la santé publique sur l'état de la santé publique au Canada, 2015 : La consommation d'alcool au Canada. <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/publications/rapport-administrateur-en-chef-sante-publique-sur-etat-sante-publique-au-canada/2015-consommation-alcool-canada.html>

<sup>57</sup> Le Centre de gouvernance de l'information des Premières Nations. (2018). National Report of the First Nations Regional Health Survey Phase 3: Volume One. [http://fnigc.ca/sites/default/files/docs/fnigc\\_rhs\\_phase\\_3\\_national\\_report\\_vol\\_1\\_en\\_final\\_web.pdf](http://fnigc.ca/sites/default/files/docs/fnigc_rhs_phase_3_national_report_vol_1_en_final_web.pdf) (en anglais seulement)

<sup>58</sup> Statistique Canada. Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes — Composante annuelle 2010-2012.

counterparts.<sup>59</sup> Given the above, alcohol is considered an urgent public health concern by many Indigenous communities across Canada, and has been ranked as the top challenge for community wellness.

All Canadians, including Indigenous peoples and their communities, will benefit from the public health and public safety approach taken in the development of these regulatory amendments pertaining to flavoured purified alcoholic beverages, particularly the restrictions on the amount of alcohol that these products can contain.

Recognizing the unique context, interests and priorities of First Nations, Inuit and Métis across Canada, tailored interventions may be required to address problematic alcohol use by Indigenous Canadians. This is why, under the CDSS, the Government of Canada will continue to work with Indigenous governments, leaders and communities to better address substance use and related issues from a culturally competent, holistic, distinctions-based approach that addresses the social determinants of health and ensures that the unique rights, interests and circumstances of the First Nations, Inuit and Métis peoples are acknowledged, affirmed and implemented in partnership.<sup>60</sup>

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

#### *Implementation*

Regulated parties were first made aware of Health Canada's intention to regulate in March 2018, and the Department has had ongoing engagement with industry and impacted manufacturers since then. However, due to the urgent health and safety issue demonstrated by the increase in emergency room visits by youth and two deaths attributed to these products over the past 18 months, there is no transition period after these Regulations come into force.

#### *Compliance and enforcement*

The Canadian Food Inspection Agency is responsible for the enforcement of the *Food and Drugs Act* as it relates to food.

six fois plus élevé de problèmes liés à l'alcool que les jeunes non autochtones<sup>59</sup>. Compte tenu de ce qui précède, l'alcool est considéré comme un problème de santé publique urgent par de nombreuses communautés autochtones du Canada et a été classé comme le principal défi en matière de bien-être communautaire.

Tous les Canadiens, y compris les Autochtones et leurs communautés, bénéficieront de l'approche axée sur la santé et la sécurité publiques adoptée dans le développement de ces modifications réglementaires relatives aux boissons alcooliques purifiées aromatisées, en particulier les restrictions prévues sur la quantité d'alcool que ces produits peuvent contenir.

Reconnaissant le contexte, les intérêts et les priorités uniques des Premières Nations, des Inuits et des Métis du Canada, des interventions sur mesure peuvent être nécessaires pour lutter contre la consommation problématique d'alcool chez les Canadiens autochtones. C'est pourquoi, dans le cadre de la SCDS, le gouvernement du Canada continuera de collaborer avec les gouvernements, les dirigeants et les communautés Autochtones afin de mieux lutter contre la toxicomanie et les problèmes connexes dans le cadre d'une approche culturellement compétente, holistique et fondée sur les distinctions qui tient compte des déterminants sociaux de la santé et veille à ce que les droits, les intérêts et la situation particuliers des peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis soient reconnus, affirmés et mis en œuvre en partenariat<sup>60</sup>.

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

#### *Mise en œuvre*

Les parties réglementées sont au courant de l'intention de Santé Canada de réglementer depuis mars 2018 et le Ministère entretient des relations suivies avec l'industrie et les fabricants concernés. En raison du problème urgent de santé et de sécurité démontré par l'augmentation du nombre de visites aux salles d'urgence par les jeunes et de deux décès attribués à ces produits au cours des 18 derniers mois, aucune période de transition n'est prévue après l'entrée en vigueur du Règlement.

#### *Conformité et application*

L'Agence canadienne d'inspection des aliments est chargée de l'application de la *Loi sur les aliments et drogues* en ce qui concerne les aliments.

<sup>59</sup> Aboriginal Health Foundation. (2010). A Compendium of Aboriginal Health Foundation Research <http://www.ahf.ca/downloads/research-compendium.pdf>

<sup>60</sup> Health Canada. (2018). Strengthening Canada's Approach to Substance Use Issues. <https://www.canada.ca/en/health-canada/services/substance-use/canadian-drugs-substances-strategy/strengthening-canada-approach-substance-use-issue.html>

<sup>59</sup> Fondation autochtone de guérison. (2010). Recueil des documents de recherche de la Fondation autochtone de guérison. <http://www.fadg.ca/downloads/recherche-de-la-fadg.pdf>

<sup>60</sup> Santé Canada (2018). Le renforcement de l'approche du Canada à l'égard des enjeux liés à la consommation de substances. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/dependance-aux-drogues/strategie-canadienne-drogues-substances/renforcement-approche-canada-egard-questions-liees-consommation-substances.html>

While it is the responsibility of the industry to comply with regulatory requirements, compliance will be monitored as part of ongoing domestic and import inspection programs, respecting the resources that the CFIA has for enforcement and compliance verification. Appropriate enforcement action will be risk-based.

Compliance with and enforcement of alcohol regulations is also addressed at the PT level. Provincial and territorial liquor boards regularly assess alcoholic beverages to ensure that product listings adhere to federal and provincial/territorial regulatory requirements.

Health Canada has developed guidance in consultation with the CFIA and PT liquor boards to guide assessments and the implementation of these regulatory amendments.

#### **Contact**

Bruno Rodrigue  
Policy, Planning and International Affairs Directorate  
Health Products and Food Branch  
Health Canada  
Holland Cross, Tower A, Suite 14, Ground Floor  
11 Holland Avenue  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Address locator: 3000A  
Email: [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

Bien qu'il incombe à l'industrie de se conformer aux exigences réglementaires, la conformité sera surveillée dans le cadre des programmes d'inspection nationaux et d'importation en cours, en respectant les ressources dont dispose l'ACIA pour la vérification de la conformité et l'application. Les mesures d'application appropriées seront fondées sur les risques.

La conformité et l'application des règlements sur l'alcool sont également abordées au niveau des provinces et des territoires. Les sociétés des alcools des provinces et des territoires évaluent régulièrement les boissons alcooliques pour s'assurer que leur liste de produits est conforme aux exigences réglementaires fédérales et provinciales/territoriales.

Santé Canada a élaboré des lignes directrices en consultation avec l'ACIA et les régies des alcools des provinces et des territoires afin d'orienter les évaluations et la mise en œuvre des modifications réglementaires.

#### **Personne-ressource**

Bruno Rodrigue  
Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
Santé Canada  
Holland Cross, tour A, bureau 14, rez-de-chaussée  
11, avenue Holland  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Indice de l'adresse : 3000A  
Courriel : [hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca](mailto:hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-148 May 22, 2019

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

P.C. 2019-574 May 21, 2019

Whereas, pursuant to subsection 5(2)<sup>a</sup> of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>b</sup>, the Minister of Citizenship and Immigration has caused a copy of the proposed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*, substantially in the annexed form, to be laid before each House of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1), paragraph 32(a) and subsection 89(1)<sup>c</sup> of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

**Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations**

**Amendments**

**1 (1) Subparagraph 200(1)(c)(ii) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**(ii)** intends to perform work described in section 204 or 205 but does not have an offer of employment to perform that work or is described in section 207 or 207.1 but does not have an offer of employment,

**(2) Section 200 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

**Non-application of paragraph (3)(e)**

**(3.1)** Paragraph (3)(e) does not apply to a foreign national referred to in subsection 207.1(1) who engaged in unauthorized work in Canada or failed to comply with a condition of a previous permit or authorization.

Enregistrement  
DORS/2019-148 Le 22 mai 2019

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

C.P. 2019-574 Le 21 mai 2019

Attendu que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, conformément au paragraphe 5(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>b</sup>, a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, conforme en substance au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1), de l'alinéa 32a) et du paragraphe 89(1)<sup>c</sup> de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés**

**Modifications**

**1 (1) Le sous-alinéa 200(1)c)(ii) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**(ii)** il entend exercer un travail visé aux articles 204 ou 205 pour lequel aucune offre d'emploi ne lui a été présentée ou il est visé aux articles 207 ou 207.1 et aucune offre d'emploi ne lui a été présentée,

**(2) L'article 200 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

**Non-application de l'alinéa (3)e**

**(3.1)** L'alinéa (3)e) ne s'applique pas à l'étranger visé au paragraphe 207.1(1) qui a exercé un emploi au Canada sans autorisation ou permis ou a enfreint les conditions de l'autorisation ou du permis qui lui a été délivré.

<sup>a</sup> S.C. 2008, c. 3, s. 2

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 27

<sup>c</sup> S.C. 2012, c. 17, s. 30

<sup>1</sup> SOR/2002-227

<sup>a</sup> L.C. 2008, ch. 3, art. 2

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 27

<sup>c</sup> L.C. 2012, ch. 17, art. 30

<sup>1</sup> DORS/2002-227

## **2 The Regulations are amended by adding the following after section 207:**

### **Vulnerable workers**

**207.1 (1)** A work permit may be issued under section 200 to a foreign national in Canada if there are reasonable grounds to believe that the foreign national is experiencing or is at risk of experiencing abuse in the context of their employment in Canada and if they

(a) hold a work permit issued under subparagraph 200(1)(c)(ii.1) or (iii); or

(b) previously held a work permit issued under subparagraph 200(1)(c)(ii.1) or (iii), have applied for a renewal of that permit under subsection 201(1) and are authorized to work in Canada under paragraph 186(u).

### **Family member of vulnerable worker**

(2) A work permit may be issued under section 200 to a foreign national in Canada who is a family member of a person described in paragraph (1)(a) or (b).

## **3 Subsection 299(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (j), by adding “and” at the end of paragraph (k) and by adding the following after paragraph (k):**

(l) a person described in section 207.1.

## **Coming into Force**

**4 These Regulations come into force at 00:00:01 a.m. Eastern daylight time, June 4, 2019, but if they are registered after that time, they come into force at 00:00:01 a.m. Eastern daylight time on the day after the day on which they are registered.**

## **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

### **Issues**

Migrant workers play an important role in Canada’s economy by filling gaps in the Canadian labour market, enhancing trade, and increasing cultural links. Migrant workers on employer-specific work permits in Canada are only authorized to work for the employer named on their permit, making it inherently difficult for them to change jobs. While most employers are committed to proper treatment of their workers, the power imbalance created by this dynamic favours the employer and can result in a migrant worker enduring situations of misconduct, abuse or other forms of employer retribution. This is compounded by

## **2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 207, de ce qui suit :**

### **Travailleur vulnérable**

**207.1 (1)** Un permis de travail peut être délivré à l’étranger au Canada, en vertu de l’article 200, s’il y a des motifs raisonnables de croire que celui-ci est victime de violence dans le cadre de son emploi au Canada, ou risque de l’être, et si, selon le cas :

a) il est titulaire d’un permis de travail délivré au titre des sous-alinéas 200(1)c)(ii.1) ou (iii);

b) il a été titulaire d’un permis de travail délivré au titre des sous-alinéas 200(1)c)(ii.1) ou (iii), a demandé le renouvellement de ce permis au titre du paragraphe 201(1) et est autorisé à travailler au Canada au titre de l’alinéa 186u);

### **Membre de la famille d’un travailleur vulnérable**

(2) Un permis de travail peut être délivré, en vertu de l’article 200, à l’étranger au Canada qui est membre de la famille de la personne visée aux alinéas (1)a) ou b).

## **3 Le paragraphe 299(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa k), de ce qui suit :**

l) la personne visée à l’article 207.1.

## **Entrée en vigueur**

**4 Le présent règlement entre en vigueur à 0 h 0 min 1 s, heure avancée de l’Est, le 4 juin 2019 ou, si l’enregistrement est postérieur, à 0 h 0 min 1 s, heure avancée de l’Est, le jour suivant la date de son enregistrement.**

## **RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

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

### **Enjeux**

Les travailleurs migrants jouent un rôle important dans l’économie canadienne en comblant les lacunes du marché du travail canadien, en renforçant les échanges commerciaux et en renforçant les liens culturels. Les travailleurs migrants titulaires d’un permis de travail lié à un employeur précis au Canada sont seulement autorisés à travailler pour l’employeur dont le nom figure sur leur permis de travail, ce qui fait en sorte qu’il leur est très difficile de changer d’emploi. Bien que la plupart des employeurs s’engagent à traiter correctement leurs travailleurs, le déséquilibre des pouvoirs que crée cette

other potential factors facing migrant workers, including language barriers and the costs involved in navigating the complex legal recourse mechanisms.

To respond to these challenges, the Government of Canada has undertaken a thorough analysis of the advantages and disadvantages associated with employer-specific work permits. These work permits remain an important tool in Canada's temporary labour migration management. Together with labour market tests, they enable labour market protection (ensuring employers seek to hire Canadians or permanent residents) and hold employers accountable by requiring them to abide by program conditions (e.g. wages, working conditions). However, the analysis also confirms that this type of work permit can create some conditions under which risks of abuse could be higher. Among these conditions are the structural and financial barriers to mobility for migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, related to their employment (e.g. by a business owner, a supervisor, a recruiter, or other party).

Currently, migration officers do not have a distinct authority to issue new work permits to migrant workers in situations of potential or ongoing abuse. Should a migrant worker choose to come forward and report a situation of abuse to Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC) or Employment and Social Development Canada (ESDC), an inspection of their employer can be triggered, which may result in their employer being temporarily or permanently banned from hiring migrant workers. In the case of a ban, the work permits of all migrant workers working for that employer may be revoked, including the worker who provided the tip. In the absence of a valid work permit, a migrant worker faces financial pressure and potential removal from Canada, compromising the workers' livelihood and legal status. These risks present a compelling incentive for migrant workers to hide their abuse from authorities. In some circumstances, migrant workers may be pushed "underground," and seek unauthorized work elsewhere. Since many individuals in these situations endure financial hardship, the fees associated with any new work permit also represent a genuine barrier to changing jobs. Migrant workers also fear reprisal from their employers or recruiters if they give voice to their experiences of abuse, which intensifies their propensity to stay in poor or abusive working conditions.

dynamique favorise l'employeur et peut faire en sorte qu'un travailleur migrant endure de l'inconduite, de la violence ou d'autres formes de représailles de la part de l'employeur. D'autres facteurs pourraient accentuer ce déséquilibre, notamment les obstacles linguistiques et les coûts liés à la navigation des mécanismes complexes de recours juridiques.

Pour surmonter ces difficultés, le gouvernement du Canada a entrepris une analyse approfondie des avantages et des désavantages des permis de travail liés à un employeur précis. Ces derniers demeurent un outil important dont se sert le Canada pour gérer la migration des travailleurs temporaires. Ces permis, jumelés aux examens du marché du travail, permettent de protéger le marché du travail (en veillant à ce que les employeurs cherchent d'abord à embaucher des citoyens ou des résidents permanents canadiens) et font en sorte que les employeurs respectent les conditions du programme (par exemple salaires, conditions de travail). Cependant, l'analyse confirme également que ce type de permis de travail peut créer certaines conditions dans lesquelles les risques de violence pourraient être plus élevés. Parmi ces conditions, notons les obstacles structurels et financiers à la mobilité des travailleurs migrants qui sont victimes de violence liée à leur emploi (par exemple de la part d'un propriétaire d'entreprise, d'un superviseur, d'un recruteur ou d'une autre partie), ou qui sont à risque d'en être victimes.

À l'heure actuelle, les agents de migration ne disposent pas du pouvoir distinct de délivrer de nouveaux permis de travail aux travailleurs migrants qui subissent de la violence ou qui sont à risque d'en subir. Si un travailleur migrant décide de signaler une situation de violence auprès d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) ou d'Emploi et Développement social Canada (EDSC), une inspection de son employeur peut être déclenchée, ce qui peut donner lieu à l'imposition d'une interdiction temporaire ou permanente qui empêcherait l'employeur de pouvoir embaucher des travailleurs migrants. Dans le cas d'une interdiction, les permis de travail de tous les migrants travaillant pour cet employeur peuvent être révoqués, y compris celui de l'employé ayant signalé la situation. Sans permis de travail valide, le travailleur migrant fait face à une pression financière et à son renvoi potentiel du Canada, compromettant ainsi ses moyens de subsistance et son statut légal. Ces risques constituent des motifs puissants incitant les travailleurs migrants à cacher des autorités la violence qu'ils subissent. Dans certains cas, les travailleurs migrants peuvent se voir forcés de travailler ailleurs, « dans la clandestinité », c'est-à-dire sans autorisation. Comme de nombreuses personnes se trouvant dans ces situations éprouvent des difficultés financières, les frais liés à l'obtention d'un nouveau permis de travail représentent un véritable obstacle au changement d'emploi. Les travailleurs migrants craignent également des représailles de la part de leur employeur ou recruteur s'ils exposent la violence dont ils sont victimes, ce qui



## Background

The *Immigration and Refugee Protection Act* and the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations) allow foreign nationals to work temporarily in Canada, provided they meet all applicable requirements. In most cases, foreign nationals must obtain a work permit. They can do so under two streams: the Temporary Foreign Worker (TFW) Program and the International Mobility Program (IMP). The key distinction between the programs is whether employers are required to have a Labour Market Impact Assessment (LMIA). This assessment determines whether a Canadian is available to do the work, and the likely effect the migrant worker would have on the Canadian labour market.

Under the TFW Program, employers must request an LMIA from ESDC to show, among other things, that the employment of the foreign national will have a positive or neutral impact on the Canadian labour market and that they have made efforts to hire Canadians and permanent residents before attempting to hire a migrant worker. Migrant workers under the TFW Program commonly include, but are not limited to, agricultural workers and caregivers.

Under the IMP, employers are not required to seek an LMIA before issuing an offer of employment to a foreign national in Canada, as it is recognized that in certain circumstances, broader benefits to Canada from the employment of a foreign national may outweigh the requirement for this assessment. Migrant workers under the IMP include workers covered under international or bilateral agreements or arrangements, youth taking part in working holiday exchanges, postgraduate students, employees transferred within a company, certain academics, and charitable and religious workers, to name a few. While the TFW Program is jointly managed by ESDC and IRCC, the IMP is managed by IRCC alone.

All work permits issued under the TFW Program are employer-specific. Work permits issued under the IMP can be either open or employer-specific. While open work permits allow a migrant worker to work for any employer, employer-specific work permits restrict migrant workers to only work for the employer hiring them. In 2018, about 340 000 work permits were issued under both the TFW Program (approximately 84 400) and IMP (approximately 255 700). Employer-specific work permit

renforce leur propension à continuer à subir de la violence au travail ou à rester dans de piètres conditions de travail.

## Contexte

La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* ainsi que le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement) autorisent les étrangers à travailler au Canada de façon temporaire, à condition qu'ils satisfassent à toutes les exigences applicables. Dans la plupart des cas, les étrangers doivent obtenir un permis de travail, ce qu'ils peuvent faire au titre de deux programmes : le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) et le Programme de mobilité internationale (PMI). La principale différence entre les deux programmes est l'obtention ou non par l'employeur d'une étude d'impact sur le marché du travail (EIMT). Cette dernière est une évaluation qui permet de déterminer si un Canadien est disponible pour faire le travail et l'incidence probable du travailleur migrant sur le marché du travail canadien.

Au titre du PTET, les employeurs doivent demander une EIMT d'EDSC afin de démontrer, entre autres, que l'embauche de l'étranger aura une incidence positive ou neutre sur le marché du travail canadien et qu'ils ont déployé des efforts pour embaucher des citoyens et des résidents permanents canadiens avant d'essayer d'embaucher un travailleur migrant. Parmi les migrants qui travaillent souvent au titre du PTET, notons, entre autres, les travailleurs agricoles et les aides familiales.

Dans le cadre du PMI, les employeurs ne sont pas tenus de demander une EIMT avant de présenter une offre d'emploi à un étranger au Canada, puisqu'il est reconnu que, dans certaines circonstances, des avantages élargis pour le Canada du fait de l'embauche d'un étranger peuvent l'emporter sur l'obligation de réaliser cette étude. Les travailleurs migrants au titre du PMI comprennent les travailleurs visés par les accords ou les arrangements internationaux ou bilatéraux, les jeunes qui font un séjour vacances-travail ou qui participent à un échange, les étudiants de cycles supérieurs, les employés mutés au sein de leur entreprise, certains universitaires ainsi que des travailleurs dans les domaines religieux et de bienfaisance. Bien que le PTET soit géré conjointement par ESDC et IRCC, le PMI est géré uniquement par IRCC.

Tous les permis de travail délivrés au titre du PTET sont liés à un employeur précis. Les permis de travail délivrés au titre du PMI peuvent être ouverts ou liés à un employeur précis. Bien que le permis de travail ouvert permette au travailleur migrant de travailler pour n'importe quel employeur, le permis de travail lié à un employeur précis autorise le travailleur migrant à travailler seulement pour l'employeur qui l'embauche. En 2018, environ 340 000 permis de travail ont été délivrés au titre du PTET



holders represented about 31% of migrant workers under the IMP.

Employers hiring migrant workers on employer-specific work permits under both programs are subject to compliance measures to help prevent program misuse and promote safe and fair working conditions for migrant workers. Employers must make reasonable efforts to provide migrant workers with a workplace that is free of abuse, as defined in section 196.2 of the Regulations, including

1. physical abuse, including assault and forcible confinement;
2. sexual abuse, including sexual contact without consent;
3. psychological abuse, including threats and intimidation; and
4. financial abuse, including fraud and extortion.

Both programs inspect employers to verify compliance with regulatory conditions, which includes requiring employers to be actively engaged in the business for which the offer of employment was made; to comply with laws that regulate employment and the recruitment of employees; to provide wages, occupations and working conditions as set out in the offer of employment; and to make reasonable efforts to provide abuse-free workplaces. Employers who have been found to have violated conditions may be subject to proportionate consequences that include administrative monetary penalties and a temporary or permanent ban from employing migrant workers.

There are three triggers for an inspection of an employer: (i) an employer is randomly selected; (ii) there is a reason to suspect an employer of non-compliance (i.e. a complaint or tip was received through the ESDC Tip Line); or (iii) the employer has a history of non-compliance. Both the TFW Program and IMP employer compliance regimes have built-in mechanisms to ensure procedural fairness is provided to employers. If during an inspection non-compliance is identified, employers are provided an opportunity to provide additional information to demonstrate compliance and/or justify non-compliance in certain circumstances. Once a final decision is rendered, the employer is bound by the decision but may apply for judicial review.

(environ 84 400) et du PMI (environ 255 700). Les titulaires d'un permis de travail lié à un employeur précis représentent environ 31 % des travailleurs migrants au titre du PMI.

Les employeurs qui embauchent des travailleurs migrants titulaires d'un permis de travail lié à un employeur précis au titre des deux programmes sont sujets à un régime de conformité de l'employeur afin d'aider à prévenir l'utilisation abusive des programmes et à promouvoir des conditions de travail sécuritaires et justes pour les travailleurs migrants. Les employeurs doivent déployer des efforts raisonnables pour fournir aux travailleurs étrangers temporaires un milieu de travail exempt de violence tel qu'énoncé à l'article 196.2 du Règlement et, plus précisément, exempt de ce qui suit :

1. la violence physique, notamment les voies de fait et la séquestration;
2. la violence sexuelle, notamment les contacts sexuels sans consentement;
3. la violence psychologique, notamment les menaces et l'intimidation;
4. l'exploitation financière, notamment la fraude et l'extorsion.

Les employeurs dans le cadre des deux programmes font l'objet d'une inspection pour veiller à ce qu'ils respectent les conditions réglementaires, notamment l'exigence selon laquelle les employeurs doivent être véritablement actifs dans l'entreprise à l'égard de laquelle l'offre est faite, doivent respecter les lois qui régissent l'emploi et le recrutement des employés, doivent fournir les salaires, les emplois et les conditions de travail énoncés dans l'offre d'emploi, et de faire des efforts raisonnables pour créer des milieux de travail exempts de violence. Les employeurs qui ont enfreint des conditions peuvent subir des conséquences proportionnelles, par exemple des sanctions administratives pécuniaires et une interdiction temporaire ou permanente de pouvoir embaucher des travailleurs migrants.

Trois circonstances peuvent entraîner l'inspection d'un employeur : (i) la sélection aléatoire de l'employeur; (ii) un motif de soupçon de non-conformité de l'employeur (c'est-à-dire plainte ou dénonciation reçue par l'intermédiaire de la ligne d'information d'EDSC); (iii) des antécédents de non-conformité de l'employeur. Les régimes de conformité du PTET et du PMI sont tous deux dotés de mécanismes pour veiller à ce que les employeurs bénéficient de l'équité procédurale. Si un cas de non-conformité est décelé pendant une inspection, l'employeur a le droit de fournir de l'information additionnelle pour démontrer qu'il se conforme aux exigences et/ou justifier sa non-conformité dans certaines circonstances. Une fois que la décision définitive est prise, l'employeur y est lié, mais il peut demander un contrôle judiciaire.

Currently, when a migrant worker on an employer-specific work permit under either program is experiencing abuse or is at risk of abuse, they can report it to the relevant authorities. However, should they wish to leave their employer, they must find another employer who is willing to hire them. That employer must obtain a LMIA (if applicable), and the migrant worker must apply for a new work permit. This process can be lengthy and costly, which can serve as a clear disincentive to report abuse. In some circumstances, migrant workers may be compelled to work elsewhere without authorization, rather than endure or report abuse.

On September 19, 2016, the Standing Committee on Human Resources, Skills and Social Development and the Status of Persons with Disabilities (HUMA) tabled its report on the TFW Program, outlining 21 recommendations aimed at improving the TFW Program to better respond to Canadian labour market needs while emphasizing better protections for foreign workers in Canada. The February 2017 mandate letter for the Minister of IRCC contained a commitment to working with the Minister of ESDC and stakeholders to act on the recommendations of the HUMA study.

With respect to strengthening migrant worker protection, the Government agreed with the Committee's recommendation that further measures could be taken so that migrant workers, particularly vulnerable workers, do not experience mistreatment, abuse or unsafe working conditions during their time working on a temporary basis in Canada.

Emphasizing this commitment, Budget 2018 highlighted Canada's obligation to ensure that migrant workers are aware of their rights and are protected from abuse. It earmarked \$194.1 million over five years, beginning in 2018–2019, and \$33.2 million per year ongoing for this purpose. In addition, the Government invested \$3.4 million over two years for ESDC to establish a pilot network of support organizations for migrant workers dealing with potential abuse by their employers.

It is within the context of the Government of Canada's ongoing commitment to migrant worker protection that these regulatory amendments are undertaken.

À l'heure actuelle, lorsqu'un travailleur migrant titulaire d'un permis de travail lié à un employeur précis délivré au titre de l'un ou l'autre des programmes susmentionnés est victime de violence, ou risque de l'être, il peut le signaler aux autorités compétentes. Cependant, s'il souhaite quitter son emploi, il doit trouver un autre employeur qui serait prêt à l'embaucher et à soumettre une nouvelle demande d'EIMT (s'il y a lieu) et il doit présenter une demande en vue d'un nouveau permis de travail. Il s'agit d'un processus qui peut être long et coûteux, ce qui peut dissuader les travailleurs de signaler la violence. Dans certains cas, les travailleurs migrants pourraient se sentir contraints de travailler ailleurs sans autorisation, plutôt que d'endurer ou de signaler la violence.

Le 19 septembre 2016, le Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées (HUMA) a présenté son rapport sur le PTET. Ce rapport contient 21 recommandations visant à améliorer le PTET afin de mieux répondre aux besoins du marché du travail canadien, tout en mettant l'accent sur de meilleures protections pour les travailleurs étrangers au Canada. La lettre de mandat du ministre d'IRCC datée de février 2017 comportait un engagement en vue de collaborer avec le ministre d'EDSC et les intervenants afin de donner suite aux recommandations formulées par HUMA.

En ce qui concerne le renforcement de la protection des travailleurs migrants, le gouvernement a souscrit à la recommandation du Comité en vue de la prise de mesures additionnelles pour empêcher que les travailleurs migrants, particulièrement les travailleurs vulnérables, soient victimes de violence ou soient soumis à des conditions de travail dangereuses lorsqu'ils travaillent temporairement au Canada.

Mettant l'accent sur cet engagement, le budget de 2018 a souligné l'obligation du Canada à veiller à ce que les travailleurs migrants soient conscients de leurs droits et à ce qu'ils soient protégés contre la violence. Dans le cadre du budget, 194,1 millions de dollars sur cinq ans (à compter de 2018-2019) et 33,2 millions de dollars par année par la suite ont été réservés à cette fin. De plus, le gouvernement a investi 3,4 millions de dollars sur deux ans afin de permettre à ESDC de réaliser un projet pilote visant à établir un réseau d'organismes de soutien à l'intention des travailleurs migrants qui pourraient subir de la violence la part de leur employeur.

C'est dans le contexte de l'engagement soutenu du gouvernement du Canada à l'égard de la protection des travailleurs migrants que sont adoptées les présentes modifications réglementaires.

**Objective**

The objectives of the regulatory amendments are

1. to provide migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, in the context of their employment in Canada, with a distinct means to leave their employer (i.e. by opening the possibility of obtaining a work authorization for other employers);
2. to mitigate the risk of migrant workers in Canada leaving their job and working irregularly (i.e. without authorization) as a result of abusive situations; and
3. to facilitate the participation of migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, in the context of their employment in Canada, in any relevant inspection of their former employer and/or recruiter, or otherwise assisting authorities (noting that this will not be required) by reducing the perceived risk and fear of work permit revocation and removal from Canada.

**Description**

The Regulations are amended to

1. introduce a new specific regulatory authority for migration officers to issue open work permits to migrant workers and their family members in Canada when there are reasonable grounds to believe that the migrant worker who holds an employer-specific work permit is experiencing or is at risk of abuse in the context of their employment in Canada;
2. exempt persons applying for such work permits from paying the \$155 work permit processing fee; and
3. provide that the new open work permit may be issued to migrant workers even if they have engaged in unauthorized work in Canada.

With the regulatory authority in place, officers will be able to issue a distinct open work permit when there are reasonable grounds to believe that a migrant worker is experiencing or is at risk of abuse in the context of their employment in Canada. Persons applying for this permit will be exempt from the work permit processing fee and, as a result, will also be exempt from the open work permit privilege fee. Migrant workers may submit an application for the open work permit and it will be assessed on a case-by-case basis, based on the evidence provided to the officer. A migrant worker's family members will only be eligible for the open work permit for vulnerable workers if they are already in Canada, and the migrant worker meets the eligibility criteria.

**Objectif**

Les objectifs des modifications réglementaires sont les suivants :

1. Fournir aux travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence dans le contexte de leur travail au Canada un moyen distinct de quitter leur employeur (c'est-à-dire en ouvrant la voie à l'obtention d'une autorisation leur permettant de travailler pour d'autres employeurs);
2. Atténuer le risque que des travailleurs migrants au Canada quittent leur emploi et travaillent de façon irrégulière (c'est-à-dire sans autorisation) parce qu'ils subissent de la violence;
3. Faire en sorte qu'il soit plus facile pour les travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence dans le contexte de leur travail au Canada de participer aux inspections pertinentes concernant leur ancien employeur et/ou recruteur ou d'aider autrement les autorités (sans pour autant que cela soit obligatoire) en réduisant le risque perçu et la crainte d'une révocation du permis de travail et d'un renvoi du Canada.

**Description**

Le Règlement est modifié aux fins suivantes :

1. Créer un pouvoir réglementaire précis grâce auquel les agents de migration pourraient délivrer un permis de travail ouvert à un travailleur migrant titulaire d'un permis de travail lié à un employeur précis et aux membres de sa famille au Canada lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire que le travailleur subit ou risque de subir de la violence dans le cadre de leur emploi au Canada;
2. Dispenser les personnes qui présentent une demande d'un tel permis de payer les frais de traitement de permis de travail de 155 \$;
3. Permettre la délivrance d'un permis de travail ouvert aux travailleurs étrangers ayant exercé un emploi au Canada sans autorisation ou permis.

Une fois le pouvoir réglementaire en place, les agents pourront délivrer un permis de travail ouvert dispensé de droits lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un travailleur migrant subit ou risque de subir de la violence dans le cadre de leur emploi au Canada. Les personnes qui demanderont ce permis seront exemptées des frais de traitement de permis de travail et, par conséquent, seront également exemptées des frais ouvrant droit aux privilèges du permis de travail ouvert. Les travailleurs migrants pourront présenter une demande en vue d'obtenir le permis de travail pour travailleurs vulnérables et les demandes seront évaluées au cas par cas, en fonction des éléments de preuve portés à la connaissance de l'agent. Les membres de la famille d'un travailleur migrant pourront recevoir le permis de travail ouvert pour travailleurs

Migrant workers who hold valid employer-specific work permits, under either the TFW Program or the IMP, or those who have applied for a renewal of their employer-specific work permit (i.e. on implied status) and who are, as a result, authorized to work in Canada without a permit will be eligible to apply for the open work permit for vulnerable workers. If approved, the migrant worker would be authorized to work for any employer for the time period provided on the open work permit issued by the officer. In order to continue working with authorization after the expiry of this open work permit, the worker would need to secure another work permit or leave Canada, per normal procedure.

Migrant workers may be eligible for the open work permit for vulnerable workers even if they have engaged in unauthorized work in Canada. This will ensure that unauthorized work, which may form part of the basis of a claim of abuse, does not negatively affect an application for the open work permit for vulnerable workers.

The issuance of an open work permit for vulnerable workers in these circumstances will not lead to an automatic finding of employer non-compliance; however, it may lead to an inspection being conducted to verify employer compliance with program conditions. If a determination of compliance is ultimately made, this would not affect the validity of the open work permit issued to the migrant worker.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

The proposed Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on December 15, 2018, followed by a 30-day comment period. IRCC also undertook extensive stakeholder consultations, including an email invitation to a range of implicated stakeholders requesting their input by written submissions. During this time, comments in response to the prepublication were received from 46 individuals and organizations, including migrant worker support organizations, industry associations, employer groups, unions, legal representatives and law offices, and independent academic experts. These submissions were complemented by seven in-person consultations held across Canada, where the focus was on hearing the views of migrant worker support organizations and migrant workers themselves. Round-table discussions were held in Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Halifax. Provinces and territories were consulted multilaterally. ESDC was also engaged on the initiative and concurs with the regulatory amendments,

vulnérables uniquement s'ils se trouvent déjà au Canada et si le travailleur migrant satisfait à tous les critères d'admissibilité.

Les travailleurs migrants qui possèdent un permis de travail lié à un employeur précis, dans le cadre du PTET ou du PMI, ou ceux qui ont présenté une demande de renouvellement d'un tel permis (c'est-à-dire qui ont un statut implicite) et qui sont par conséquent autorisés à travailler au Canada sans permis pourraient présenter une demande de permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables. Si cette demande était approuvée, le travailleur migrant serait autorisé à travailler pour n'importe quel employeur pendant toute la période indiquée sur le permis de travail délivré par l'agent. Afin de continuer à travailler avec autorisation après l'expiration de ce permis de travail ouvert, ils devront obtenir un autre permis de travail ou quitter le Canada, selon la procédure normale.

Les travailleurs migrants pourraient recevoir un permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables même s'ils ont exercé un emploi au Canada sans autorisation ou permis. Ainsi, le fait d'avoir travaillé au Canada sans autorisation ne serait pas retenu contre eux dans le cadre de leur demande de permis, étant donné que cela pourrait constituer un élément clé de leur déclaration de violence.

La délivrance d'un permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables dans de telles circonstances n'entraînerait pas une conclusion automatique de non-conformité de l'employeur; cependant, elle peut mener à une inspection visant à vérifier la conformité de l'employeur avec les conditions du programme. Si une décision de conformité est finalement prise, cela n'affecterait pas la validité du permis de travail ouvert délivré au travailleur migrant.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Le projet de règlement a été publié, au préalable, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 15 décembre 2018 pour une période de 30 jours au cours de laquelle des commentaires pouvaient être formulés. IRCC a également mené de vastes consultations auprès des intervenants, notamment en invitant (par courriel) divers intervenants du milieu à fournir par écrit leurs commentaires. Quarante-six personnes et organisations ont commenté les modifications proposées dans le cadre de la publication préalable, y compris des organisations de soutien des travailleurs migrants, des associations industrielles, des groupes d'employeurs, des syndicats, des représentants juridiques et des bureaux d'avocats et des experts indépendants du monde universitaire. En outre, IRCC a effectué sept consultations en personne à travers le pays dans le but de recueillir le point de vue des travailleurs migrants et des organisations qui leur viennent en aide. Des tables rondes ont été organisées à Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax. Les provinces et les

including the additional provision related to unauthorized work.

Stakeholders were generally positive about the initiative. There was support for the intent and objectives of the initiative and most stakeholders welcomed the proposal as a step in the right direction with respect to protecting migrant workers. There was broad recognition that the proposal would help address a gap in the current regulatory framework by providing migrant workers who face abuse with a facilitated option to be authorized to work for a different employer. Many stakeholders felt that the existing regulatory framework had more focus on ensuring that employers would comply with program conditions, but less focus on offering relief for migrant workers subject to abuse. Of note, stakeholders commended the fee exemptions as a means of addressing financial barriers, and encouraged the rapid processing of these applications in order to address the urgency of some situations.

Stakeholders raised a number of questions and concerns, which are thematically addressed below. One change to the Regulations has been made in response to a concern raised about client eligibility in situations where the applicant was coerced to perform unauthorized work. This concern, which was noted by several stakeholders in both written submissions and at in-person round tables, is addressed under “Eligibility” below. Most of the other concerns are not regulatory in scope, and, therefore, IRCC intends to address these matters outside the Regulations, for example in publicly available operational guidelines and in communication and outreach materials.

#### Definition of “abuse” and “risk of abuse”

A majority of stakeholders, including migrant worker support organizations, employer groups and legal representatives, raised questions about how “abuse” and the “risk of abuse” will be defined and assessed, noting that these terms should be clearly articulated for IRCC officers, migrant workers, and employers.

Abuse is currently defined in section 196.2 of the Regulations and consists of physical, sexual, psychological and financial abuse. No changes are proposed to this regulatory definition of abuse. However, to ensure greater clarity on the application of these provisions, IRCC will clarify these terms in greater detail, including by providing examples of the type of evidence that may demonstrate

territoires ont également été consultés lors de discussions multilatérales. Enfin, EDSC a collaboré à l’élaboration du projet réglementaire et l’appuie, y compris la nouvelle disposition concernant le travail sans autorisation.

En général, les intervenants ont accueilli favorablement le projet réglementaire, y compris l’intention et les objectifs qui le sous-tendent. La plupart d’entre eux sont d’avis que le projet est un pas dans la bonne direction en matière de protection des droits des travailleurs migrants. Dans l’ensemble, les intervenants ont reconnu que les modifications proposées viendraient combler une lacune dans le Règlement en facilitant pour les travailleurs migrants victimes de violence l’obtention d’un permis de travail auprès d’un autre employeur. Pour plusieurs d’entre eux, jusqu’ici, le Règlement a mis davantage l’accent sur le respect par les employeurs des conditions du programme plutôt que sur l’aide offerte aux travailleurs migrants victimes de violence. À noter que les intervenants ont salué les exemptions des droits de permis comme moyen d’aplanir les obstacles financiers et recommandent le traitement rapide des demandes de permis pour travailleurs vulnérables, ce qui permettra d’intervenir sans tarder dans des situations d’urgence.

Les intervenants ont soulevé un certain nombre de questions et de préoccupations, lesquelles sont regroupées par thème ci-dessous. Une modification additionnelle a été apportée au Règlement en réponse à l’inquiétude concernant l’admissibilité au permis pour les travailleurs migrants qui pourraient être forcés de travailler sans autorisation. Cette préoccupation a été soulevée par plusieurs intervenants, par écrit ou de vive voix dans le cadre des tables rondes, et est traitée sous la rubrique « Critères d’admissibilité » ci-dessous. La plupart des autres préoccupations ne sont pas de nature réglementaire; par conséquent, IRCC y répondra non par des modifications au Règlement, mais par exemple, par le biais de directives opérationnelles disponibles au public et de produits de communication et de sensibilisation.

#### Définition de « violence » et de « risque de violence »

La majorité des intervenants, notamment des organisations de soutien des travailleurs migrants, des groupes d’employeurs et des représentants juridiques, ont soulevé des questions quant à la définition de « violence » et de « risque de violence » et de l’évaluation des déclarations à cet effet, en prenant soin de souligner la nécessité de décrire ces termes avec précision pour les agents d’IRCC, les travailleurs migrants et les employeurs.

Le terme « violence » est défini à l’article 196.2 du Règlement et inclut la violence physique, sexuelle, psychologique et l’exploitation financière. Aucune modification à cette définition n’est proposée. Toutefois, pour plus de certitude sur l’application des dispositions portant sur la violence, IRCC apportera des précisions à la définition de « violence » et « risque de violence », notamment en

“abuse” and “risk of abuse,” in the program guidelines, also known as Program Delivery Instructions, which will be available on IRCC’s website upon implementation. Program Delivery Instructions are interpretative guides for officers and are posted on IRCC’s website for the public’s reference. In addition to the guidance, officers will receive training on how to assess these cases prior to implementation.

### Program misuse

A cross-section of stakeholders, including employer groups and migrant worker support organizations, raised concerns that the program could be misused by applicants presenting fraudulent claims of abuse. In addition to the risk that workers themselves could present unfounded claims, some stakeholders raised the potential risk of unscrupulous agents encouraging migrant workers to bring forward false claims. For example, agents may misinform migrant workers about the program, and attempt to profit from migrant workers by charging them fees to make unfounded claims. It was largely agreed that this type of misuse would negatively affect employers and genuine applicants alike.

IRCC will ensure the integrity of the open work permit for vulnerable workers process by establishing a comprehensive risk mitigation strategy with regard to false claims. First, officers will receive training on how to assess applications, including eligibility requirements and examples of supporting evidence. This training will be accompanied by clear guidance in the Program Delivery Instructions, which will also be publicly available to ensure transparency on decision-making. A communications strategy will also be developed to ensure that migrant workers are aware of the initiative and how to access it if needed, which is expected to reduce migrant workers’ reliance on agents. The main communication piece will be multilingual in scope and will underscore key components of the initiative, for example, that application fees will be waived. Finally, IRCC will closely monitor decisions and cases during the implementation of the initiative, and will make changes to the operational guidance and process as necessary.

fournissant des exemples du type de preuve qui peut être présentée à ces fins, dans les directives opérationnelles. Ces dernières, appelées Instructions relatives à l’exécution des programmes, seront disponibles sur le site web d’IRCC à l’entrée en vigueur des modifications réglementaires. Ces instructions aident les agents à interpréter les règlements et sont mises à la disposition du public sur le site Web d’IRCC à titre de référence. Les agents auront également reçu, avant l’entrée en vigueur des modifications réglementaires, de la formation sur la façon d’évaluer les cas de violence.

### Déclaration de violence frauduleuse

Un nombre appréciable d’intervenants, y compris au sein des groupes d’employeurs et d’organisations de soutien des travailleurs migrants, ont exprimé leurs craintes que des demandeurs présentent une fausse déclaration de violence dans le but d’obtenir un permis de travail ouvert. En plus de ce risque de déclaration non fondée de violence, certains intervenants ont indiqué qu’il existe un risque que des intermédiaires sans scrupules fournissent, contre rémunération, de fausses informations sur le programme et qu’ils encouragent des demandeurs à présenter une déclaration non fondée de violence, tentant ainsi de soutirer de l’argent des travailleurs migrants. Toutes les parties s’entendent pour dire que des déclarations de violences frauduleuses auraient des conséquences négatives sur les employeurs et les demandeurs de bonne foi.

IRCC veillera au maintien de l’intégrité du permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables en établissant une stratégie d’atténuation des risques liés aux déclarations de violence frauduleuses. D’abord, les agents recevront de la formation sur la façon d’évaluer ces demandes de permis, notamment en ce qui concerne les critères d’admissibilité et les exemples de preuve pouvant être présentée à l’appui d’une demande. Puis, à l’appui de cette formation, des directives opérationnelles précises seront fournies dans des Instructions relatives à l’exécution des programmes, qui seront mises à la disposition du public afin d’assurer la transparence du processus décisionnel. Une stratégie de communication sera également élaborée afin d’assurer que les travailleurs migrants soient informés de la nouvelle option et qu’ils sachent comment y avoir accès, ce qui réduirait le besoin de recourir à des intermédiaires. L’élément principal du plan de communications aura une portée multilingue et soulignera les composantes clés de cette nouvelle option, par exemple, l’exemption des frais associés à la demande de permis. Enfin, IRCC surveillera de près les demandes de permis pour travailleur vulnérable et les décisions prises à l’égard de ces demandes au cours de la mise en place du nouveau permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables, et modifiera les directives opérationnelles et la procédure au besoin.

### Role of third parties

Stakeholders wanted to know if third-party support organizations, like non-profit settlement agencies or an ombudsperson, could be involved in the process. Stakeholders often noted the role that third parties play in a similar program currently in place in British Columbia. For example, some stakeholders asked if non-profit groups could be federally funded to assist migrant workers in submitting complete applications and ensuring awareness of the initiative. Some stakeholders also noted that trusted third parties should be in place to act as “gatekeepers” in order to mitigate program misuse.

While IRCC appreciates the role that stakeholders currently play in providing migrant workers with support services, most notably as they are often a worker’s first and most-trusted point of contact, there is no formal role for third parties provided for in this initiative.

### Accessibility and awareness

Stakeholders identified a number of barriers that some migrant workers face or could face with respect to accessing this program specifically, and accessing other supports more broadly. Barriers identified included access to information, including in languages workers speak or read; resources and support; geographic and social isolation; access to online resources and application materials; and the fear associated with reporting abuse to government authorities. Employer training and education was also emphasized.

Migrant workers will be encouraged to access existing support services in Canada and IRCC will collaborate with service provider organizations during implementation to assist with awareness building. To promote and complement the initiative, IRCC intends to develop multilingual videos for stakeholders to share with migrant workers across Canada.

It is important to note that this initiative is intended to fill a specific immigration-related gap, that is, to provide migrant workers on employer-specific work permits in situations of abuse the authorization to work for another employer. While the initiative is intended to mitigate against abuse, and may also help to encourage better employer compliance, it is recognized that this initiative will not address all issues currently facing migrant workers in Canada.

### Rôle des tierces parties

Les intervenants ont demandé si les tierces parties qui viennent en aide aux travailleurs migrants, telles que les agences d’intégration à but non lucratif ou le bureau d’un médiateur, pourraient participer au processus. Les intervenants ont souvent souligné le rôle des tierces parties dans un programme semblable actuellement en place en Colombie-Britannique. Par exemple, certains intervenants ont demandé si un financement pourrait être accordé par le gouvernement fédéral à des groupes à but non lucratif qui aideraient les travailleurs migrants à remplir les demandes de permis et veilleraient à ce qu’ils soient informés du nouveau permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables. D’autres ont suggéré que soit mis en place un rôle de « gardien » que pourraient exercer des tierces parties afin de protéger le programme de la fraude.

Bien que le gouvernement du Canada reconnaisse le rôle que jouent à l’heure actuelle les intervenants, soit les services qu’ils offrent aux travailleurs migrants et surtout le point de contact initial et le plus sûr qu’ils constituent pour ces derniers, la présente initiative ne prévoit pas de rôle officiel pour les tierces parties.

### Accessibilité et sensibilisation

Les intervenants ont identifié un certain nombre d’obstacles auxquels sont confrontés, ou pourraient l’être, les travailleurs migrants en ce qui concerne l’accès aux services en général, et au permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables en particulier, notamment : l’accès à l’information (y compris dans les langues lues ou parlées par les travailleurs), l’aide et les ressources, l’isolation sociale et géographique, l’accès à des ressources et appareils permettant de faire des demandes, et la peur associée à la démarche de déclarer la violence auprès des autorités. La sensibilisation et la formation des employeurs ont également été soulignées.

Les travailleurs migrants seront encouragés à recourir aux services de soutien qui existent au Canada et IRCC collaborera avec les fournisseurs de service au cours de la mise en place du nouveau permis pour faire connaître ce dernier. La stratégie de communication viendra appuyer cette collaboration : IRCC produira des vidéos en plusieurs langues que les intervenants pourront partager avec les travailleurs migrants partout au Canada.

Il est important de noter que le nouveau permis de travail vient combler une lacune précise dans le système d’immigration, c’est-à-dire qu’il vise à fournir aux travailleurs migrants qui possèdent un permis de travail pour un employeur en particulier et qui se trouvent en situation de violence l’autorisation de travailler pour un autre employeur. Bien que le nouveau permis a pour but d’atténuer les répercussions de la violence et peut également encourager les employeurs à respecter les conditions des programmes de travail temporaire, il est clair que la

### Duration of work permit

Stakeholders presented concerns that the duration of the open work permit for vulnerable workers was not prescribed in the Regulations, and that the duration should be long enough to ensure that migrant workers have sufficient time to transition to a new employer and work permit. Many stakeholders suggested a minimum duration of one year.

As with all work permits issued under the Regulations, work permit duration is established at the discretion of the officer. IRCC will work, through operational guidelines, to ensure that processing officers consider a variety of factors when prescribing the validity period of the work permit. The guidance will emphasize that the open work permit for vulnerable workers is a transitional measure. Officers will be encouraged to consider a range of factors related to this, including time needed to find a new employer and the processing times for a Labour Market Impact Assessment and a new work permit application. The guidance will include details about how the work permit will be issued, including a suggested duration. However, consistent with existing guidelines, each case will be assessed on a case-by-case basis to account for exceptional cases.

### Eligibility

Many stakeholders raised concerns that the eligibility criteria for the open work permit for vulnerable workers were too limited. The requirement that migrant workers either hold a valid employer-specific work permit or have applied for a renewal was perceived by some stakeholders to be too restrictive, as workers who have fallen out of status and are unauthorized to work in Canada are excluded. Some stakeholders raised a related issue whereby migrant workers whose situation of abuse involved coercion into unauthorized work would, by sharing that information with IRCC, potentially become ineligible for a work permit in Canada.

IRCC maintains that the new open work permit for vulnerable workers is not a means for migrant workers who are no longer authorized to work legally in Canada to regularize their status. As a result, IRCC does not intend to amend the Regulations so that migrant workers without a valid work permit would be eligible.

IRCC recognizes that in providing evidence in support of their application for the open work permit for vulnerable

nouvelle option ne répond pas à toutes les préoccupations concernant les travailleurs migrants au Canada.

### Durée de validité du permis

Les intervenants se sont dits préoccupés du fait que la durée du permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables ne soit pas établie dans le Règlement et ont souligné qu'elle doit être suffisamment longue pour permettre aux travailleurs migrants de trouver un autre employeur et d'obtenir un permis de travail. Plusieurs d'entre eux ont proposé une période de validité d'un an.

Pour tous les permis de travail délivrés en vertu du Règlement, la durée du permis est établie par l'agent, à sa discrétion. IRCC inclura dans les directives opérationnelles des instructions pour les agents qui traitent ces demandes afin qu'ils tiennent compte de divers facteurs au moment d'établir la période de validité du permis. L'accent sera mis sur le fait que le permis de travail pour travailleurs vulnérables constitue une mesure de transition. Les agents seront encouragés à tenir compte notamment du temps qu'il faudra pour trouver un nouvel employeur, traiter une demande d'EIMT et présenter une nouvelle demande de permis de travail. Les directives opérationnelles expliqueront comment les permis de travail seront délivrés et fourniront des détails sur la période de validité. Toutefois, conformément aux autres directives en place, chaque cas sera évalué au cas par cas, afin de tenir compte des cas exceptionnels.

### Critères d'admissibilité

De nombreux intervenants se sont dits préoccupés par les critères d'admissibilité établis pour l'obtention du permis de travail pour travailleurs vulnérables, à leur avis trop restrictifs. Ils ont cité notamment l'exigence pour les travailleurs migrants de posséder un permis de travail valide précisant le nom de leur employeur ou d'avoir présenté une demande de renouvellement de permis, ce qui exclut dès lors les travailleurs qui ont perdu leur statut et n'ont plus l'autorisation de travailler au Canada. Certains intervenants ont soulevé la question des travailleurs migrants qui, dans le cadre de la violence dont ils sont victimes, ont été forcés de travailler sans autorisation et qui, en communiquant cette information à IRCC, pourraient se rendre inadmissibles à l'obtention d'un permis de travail au Canada.

IRCC réitère que le permis de travail pour travailleurs vulnérables n'est pas un moyen pour les travailleurs migrants qui n'ont plus l'autorisation de travailler légalement au Canada de rétablir leur statut. Par conséquent, IRCC n'a pas l'intention d'élargir les critères d'admissibilité dans le Règlement pour inclure les travailleurs migrants sans permis de travail valide.

IRCC reconnaît qu'au moment de présenter une demande de permis de travail pour travailleurs vulnérables certains



workers some applicants may be required to disclose having performed unauthorized work, as it may constitute a key component for their claim of abuse. At present, performing certain unauthorized work may make applicants ineligible for a work permit, as per the Regulations. In response, the Regulations have been amended to provide that migrant workers may be eligible for the new open work permit even if they have engaged in unauthorized work in Canada. This is not considered a substantive policy change, since it addresses a gap that was not initially accounted for in the regulatory proposal, and is consistent with the intended policy objectives.

Some stakeholders recommended broad options, which are beyond the scope of this initiative, to address the issue of migrant worker mistreatment and abuse in Canada. These options included calls for permanent resident status upon arrival, open work permits for all workers, sector- or occupation-based work permits as opposed to employer-specific ones, and fee-exempt employer-specific work permits. These recommendations are considered out of scope for this initiative because they deal with broad program and policy issues relating to immigration and work permits generally. This initiative is specifically designed to provide — on a case-by-case basis — individual migrant workers in situations of abuse or risk of abuse with a means to leave that situation and work elsewhere. This initiative is not designed or intended to fundamentally alter the administration of the Temporary Foreign Worker Program or the International Mobility Program. Finally, other stakeholders recommended that IRCC proceed with this initiative on a pilot basis. IRCC notes that this initiative is in part based on experience with similar but smaller-scale programs in British Columbia and Alberta.

## **Regulatory analysis**

### *Small business lens*

The small business lens does not apply to this initiative, as there is no additional administrative burden or compliance costs to small business.

### *“One-for-One” Rule*

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

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program*

travailleurs migrants devront déclarer avoir travaillé sans autorisation, car cela pourrait constituer un élément clé de leur déclaration de violence. À l’heure actuelle, le fait de travailler sans autorisation au Canada peut dans certains cas rendre un demandeur inadmissible à un permis de travail en vertu du Règlement. Par conséquent, le Règlement a été modifié afin de permettre aux travailleurs migrants dans une telle situation d’avoir accès au permis de travail pour travailleurs vulnérables. Il ne s’agit pas d’une modification substantielle de la politique, mais plutôt d’une correction venant combler une lacune imprévue dans le projet réglementaire, et cette modification cadre avec les objectifs de la politique telle qu’elle a été conçue.

Les intervenants ont également recommandé d’autres solutions au problème de la violence envers les travailleurs migrants, mais ces recommandations dépassent le cadre de la nouvelle option, soit du permis de travail pour travailleurs vulnérables. Parmi ces dernières se trouvent : l’octroi de la résidence permanente dès l’arrivée au Canada, des permis de travail ouverts pour tous les travailleurs, des permis autorisant le travail dans un secteur ou un type d’emploi plutôt que pour un employeur précis et un permis de travail précisant le nom d’un employeur exempt de frais. IRCC considère que ces recommandations dépassent le cadre du projet réglementaire parce qu’elles abordent des questions plus larges au sujet des programmes et des permis de travail en général. Le nouveau permis vise essentiellement à fournir, au cas par cas, aux travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence, un moyen de sortir de la situation et d’aller travailler ailleurs. Il ne vise pas une refonte du PTET ou du PMI. Enfin, certains intervenants ont recommandé que le nouveau permis de travail pour travailleurs vulnérables soit mis en place à titre de projet pilote. IRCC souligne que le projet réglementaire s’est en partie inspiré d’expériences semblables, mais à plus petite échelle, en Colombie-Britannique et en Alberta.

## **Analyse de la réglementation**

### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette initiative, car aucun fardeau administratif ni aucun coût administratif additionnels ne seront imposés aux petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette modification réglementaire, car celle-ci n’a aucun effet sur les coûts administratifs imposés aux entreprises.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Suivant *La directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de*

*Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Assessment of modern treaty implications*

Pursuant to the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaties was undertaken on this initiative. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations.

#### *Gender-based analysis plus (GBA +)*

The initiative is expected to have varied indirect impacts for different genders of diverse intersectional identities. The power imbalance that is somewhat inherent in all employment relationships is intensified for migrant workers as a result of their temporary status in Canada, and in the case of employer-specific work permit holders, the conditional nature of their authorization to only work for one employer. This imbalance can be further exacerbated by factors such as low language and skill levels, lack of knowledge of their rights, and misinformation. The initiative is expected to address vulnerable migrant worker groups to some degree as it would provide them with the opportunity to obtain open work authorization when in situations or at risk of abuse.

Migrant workers in the TFW Program and IMP may face challenges that make them vulnerable while working in Canada. Gender and intersectional factors (e.g. age, race, low skill level, low wage level, and/or low language level) may further exacerbate workplace abuse. Their qualitative lived experience in Canada as “vulnerable,” “exploited,” “precarious” and at risk of abuse by their employers has been clearly documented and well-established in the academic literature over the past two decades, in particular those working in agricultural and caregiving occupations.

However, since migrant workers fear reporting abuse, reliable quantitative data is not available to draw conclusions. That said, qualitative evidence suggests pockets of deeper vulnerability, such as caregivers who are virtually all female and are likely exposed to greater rates of sexual and physical abuse due to their living and working arrangements. As a key objective of the regulatory amendments aims to provide migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, with a means to leave, it is

*programmes*, une analyse préliminaire a été effectuée et, selon ses conclusions, il n’est pas nécessaire de procéder à une évaluation environnementale stratégique.

#### *Évaluation des répercussions des traités modernes*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, IRCC a effectué une évaluation des répercussions des traités modernes pour le projet réglementaire. L’évaluation n’a révélé aucune répercussion sur les obligations du Canada à ce chapitre.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

On s’attend à ce que la nouvelle option ait des répercussions indirectes variées sur les différents genres correspondant à diverses identités intersectionnelles. Le déséquilibre des pouvoirs qui est, d’une certaine manière, inhérent à toutes les relations d’emploi est plus marqué pour les travailleurs migrants en raison de leur statut temporaire au Canada et, dans le cas des titulaires de permis de travail précisant le nom de l’employeur, de la nature conditionnelle de leur autorisation de travailler pour un seul employeur. Ce déséquilibre peut être davantage exacerbé par des facteurs tels que les faibles niveaux de compétences professionnelles et linguistiques, le peu de connaissances qu’ont les travailleurs migrants au sujet de leurs droits et les renseignements erronés qui circulent. La proposition devrait toucher dans une certaine mesure des groupes de travailleurs migrants vulnérables, qui auraient alors la possibilité d’obtenir un permis de travail ouvert s’ils subissent ou risquent de subir de la violence.

Les travailleurs migrants dans le cadre du PTET et du PMI peuvent se heurter à des difficultés qui les rendent vulnérables lorsqu’ils travaillent au Canada. Les facteurs liés au sexe et aux identités intersectionnelles (par exemple l’âge, la race, le faible niveau de compétences professionnelles et linguistiques et/ou le faible niveau salarial) peuvent aggraver la violence en milieu de travail. L’expérience qualitative que les travailleurs migrants vivent au Canada en tant que personnes « vulnérables », « exploitées », « dans une situation précaire » et exposées au risque de subir de la violence de la part de leurs employeurs est clairement énoncée et bien établie dans les ouvrages universitaires produits au cours des deux dernières décennies, en particulier dans le cas des travailleurs agricoles et des aides familiales.

Cependant, puisque les travailleurs migrants craignent de dénoncer la violence dont ils sont victimes, il n’y a pas suffisamment de données quantitatives fiables pour tirer des conclusions à cet égard. Cela dit, des données qualitatives probantes semblent indiquer qu’il y a des groupes particulièrement vulnérables, notamment les aides familiales, qui sont en quasi-totalité des femmes et qui sont plus susceptibles de subir de la violence sexuelle et physique en raison de leurs conditions de vie et de travail. Comme l’un

anticipated that this vulnerability would be mitigated to a certain degree.

In 2018, approximately 340 000 work permits were issued under the TFW Program and IMP. Of those, approximately 163 900 were on employer-specific work permits, with 23% being issued to females. In the TFW Program, females represented roughly 17% across all skill levels. For the IMP, males also outnumbered females in many streams. This could be a result of the historically gendered nature of certain occupations/policies in the source countries; “traditional” maternal responsibilities in caring for children; and access to education. The disparity was also potentially exacerbated by reforms introduced in June 2014, which reduced the number of caregivers on temporary status (90% female) and slightly increased the number of agriculture workers (over 90% male). The initiative is expected to assist migrant workers in these sectors, which are known to create vulnerable conditions. As evidence to date regarding unauthorized work is anecdotal, IRCC cannot anticipate clear differential impacts on the basis of gender as a result of the additional amendment. However, IRCC will monitor as more clear evidence is collected.

Following implementation, IRCC will analyze the gender aspects of this program as part of regular monitoring activities.

#### *Privacy*

Privacy considerations will be reflected in the Privacy Impact Assessment for the IMP, given that the open work permit for vulnerable workers will be issued under this program, detailing how privacy information will be protected.

#### *Rationale*

Mitigate immigration-related disincentives to leave and report abuse to authorities

Migrant workers on employer-specific permits are known to fear reprisal or deportation if they speak out against their employer, and many cannot bear the financial consequences of leaving an employer, for example due to situations of debt arising from fees paid to recruiters.

des principaux objectifs des modifications réglementaires consiste à offrir aux travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence un moyen de se sortir de cette situation, on prévoit que cette vulnérabilité serait atténuée jusqu’à un certain point.

En 2018, environ 340 000 permis de travail ont été délivrés dans le cadre du PTET et du PMI. Environ 163 900 d’entre eux précisaient le nom d’un employeur, et, parmi ces derniers, 23 % ont été délivrés à des femmes. Dans le cadre du PTET, les femmes représentaient près de 17 % des travailleurs dans tous les niveaux de compétences. Du côté du PMI, les hommes étaient nettement supérieurs en nombre aux femmes dans bien des secteurs. Cette situation pourrait être attribuable à la nature historiquement sexospécifique de certaines professions et politiques dans les pays sources, aux responsabilités des soins aux enfants traditionnellement réservées aux femmes et à l’accès à l’éducation. La disparité pourrait aussi avoir été amplifiée par les réformes introduites en juin 2014, lesquelles prévoyaient la réduction du nombre d’aides familiales bénéficiant d’un statut temporaire (90 % de femmes) et l’augmentation du nombre de travailleurs agricoles (plus de 90 % d’hommes). La nouvelle option devrait aider les travailleurs migrants dans ces secteurs, qui ont tendance à créer des conditions de vulnérabilité. Comme jusqu’ici l’incidence de travail non autorisé au Canada n’est documentée que par de simples constats, IRCC ne peut prévoir de façon claire les répercussions que pourrait avoir le projet réglementaire sur les travailleurs migrants selon leur genre. Toutefois, IRCC fera un suivi de la situation à mesure que des données plus scientifiques seront recueillies.

Après la mise en place de la nouvelle option, IRCC en analysera les aspects liés aux sexes dans le cadre des activités régulières de suivi.

#### *Protection des renseignements personnels*

Les considérations entourant la protection des renseignements personnels seront prises en compte dans l’évaluation des facteurs relatifs à la vie privée pour le PMI, étant donné que le permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables sera accordé dans le cadre de ce programme, évaluation qui précisera comment les renseignements personnels seront protégés.

#### *Justification*

Atténuer les facteurs liés à l’immigration qui tendent à décourager les travailleurs de quitter leur employeur et de signaler la violence aux autorités

Il est bien connu que les travailleurs migrants munis d’un permis de travail lié à un employeur précis craignent de subir des représailles ou d’être expulsés s’ils dénoncent leur employeur, et que bon nombre d’entre eux sont incapables d’assumer les conséquences financières de leur

Accordingly, this initiative intends to mitigate this disincentive to report abuse by creating a specific open work permit for migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, enabling them to leave bad situations while maintaining a basic sense of security regarding their stay in Canada. The amendments also waive any associated fees for the work permit application to minimize financial barriers in accessing the provision.

Improved propensity to report abuse to relevant authorities will also benefit and strengthen the worker protection objectives of existing employer compliance programs. This is because migrant workers may be more willing to come forward to report abuse and share information about their situation with authorities, thereby increasing the integrity of compliance decisions and findings. Without these reports, it is possible the cases or risk of abuse would never come to IRCC's attention.

#### Minimize regulatory differences on worker protection between jurisdictions in Canada

There are two precedents for this new measure, both of which fall under provincial jurisdiction. Under the Canada-Provincial-Territorial Immigration agreements, provinces can negotiate Foreign Worker Annexes to provide a formal vehicle for IRCC, ESDC, and provinces or territories to work together to enhance worker protections while addressing urgent provincial/territorial labour requirements and priorities.

In terms of worker protection, the Foreign Worker Annexes speak to increased federal-provincial-territorial collaboration, such as developing programs and initiatives to enhance migrant worker knowledge of and access to provincial services, and informing employers about their obligations under federal-provincial-territorial laws with regard to migrant workers. A key example of a federal-provincial initiative under the British Columbia Foreign Worker Annex is the provision of an open work permit to migrant workers at risk of abuse as a result of potential employer non-compliance with applicable provincial or federal laws. This type of provision also existed in a former Foreign Worker Annex with Alberta (ended in 2015). These regulatory amendments are based on

décision de quitter leur employeur, par exemple dans les situations d'endettement découlant de sommes payées aux recruteurs.

Le nouveau permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables vise à atténuer cette crainte qui tend à décourager le signalement de la violence en apportant des modifications réglementaires pour créer un permis de travail ouvert destiné précisément aux travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence, lequel leur permettrait de se sortir de ces situations néfastes sans perdre leur sentiment de sécurité élémentaire à l'égard de leur séjour au Canada. Les modifications réglementaires viennent également lever tous les frais exigés pour la demande de permis de travail de manière à réduire au minimum les obstacles financiers empêchant les travailleurs migrants de se prévaloir de la nouvelle option.

Par ailleurs, cet incitatif à signaler la violence aux autorités compétentes favorisera et renforcera les objectifs des régimes de conformité actuels des employeurs en ce qui a trait à la protection des travailleurs. En effet, un plus grand nombre de travailleurs migrants pourraient se sentir plus à l'aise de dénoncer la violence dont ils sont victimes et d'informer les autorités de leur situation, ce qui viendrait renforcer l'intégrité des décisions et des résultats en matière de conformité. Sans ces signalements, il est possible que les cas ou les risques de violence ne soient jamais portés à l'attention du gouvernement.

#### Réduire au minimum les différences dans la réglementation sur la protection des travailleurs entre les provinces et territoires du Canada

Il y a deux précédents pour les présentes modifications réglementaires au niveau provincial. Aux termes des accords conclus entre le Canada et les provinces et territoires sur l'immigration, les provinces peuvent négocier les annexes concernant les travailleurs étrangers afin qu'IRCC, ESDC et les provinces et territoires disposent d'un mécanisme officiel pour collaborer à améliorer les mesures de protection des travailleurs tout en donnant suite aux priorités et aux besoins urgents en main-d'œuvre des provinces et des territoires.

Au chapitre de la protection des travailleurs, les annexes concernant les travailleurs étrangers font mention d'une collaboration fédérale-provinciale-territoriale plus étroite, notamment lorsqu'il s'agit d'élaborer des programmes et des initiatives visant à mieux faire connaître les services provinciaux aux travailleurs migrants et à accroître leur accès à ces services, et d'informer les employeurs de leurs obligations aux termes des lois fédérales et provinciales ou territoriales à l'égard des travailleurs migrants. La disposition relative au permis de travail ouvert accordé aux travailleurs migrants qui risquent de subir de la violence de la part d'un employeur soupçonné de ne pas se conformer aux lois fédérales ou provinciales en vigueur, prévue dans l'annexe concernant les

lessons arising from these provincial initiatives in British Columbia and Alberta.

This new initiative will minimize differences between jurisdictions by providing migrant workers across Canada experiencing abuse, or at risk of abuse, access to an open work permit.

Minimizing this difference is essential as migrant workers come to Canada to work under federal programs, and any provincial/territorial differences should be reduced as much as possible, especially those that provide access to protection.

From an international perspective, Canada's initiative is the first of its kind in this area, while largely aligning with like-minded countries' narratives on protection in the context of abuse/exploitation of migrant workers. For example, like-minded countries (Australia, New Zealand, and the United Kingdom) have all committed publicly to improving migrant workers' access to rights information and have made policy/program changes to facilitate this information sharing. For example, Australia has moved towards multilingual communication channels for migrant workers to obtain information and provide anonymous tips on problem employers. These Regulations complement these initiatives, which focus on access to information on rights, by providing a type of immigration status and work authorization facilitation for those migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, in the context of their employment.

#### Facilitate availability of regular pathways for migrant workers in abusive situations

Currently, some extreme circumstances where migrant workers are experiencing abuse may push them to leave their employers and work "underground" (i.e. without authorization) because of the lack of facilitative work permit options. In particular, the risks associated with unauthorized work in Canada (which include inability to access social/health services, financial insecurity, risk of removal from Canada) may outweigh the risks of staying in an abusive situation.

travailleurs étrangers de la Colombie-Britannique, constitue un excellent exemple d'initiative fédérale-provinciale. Ce type de disposition existait également dans une ancienne annexe de l'accord de collaboration Canada-Alberta sur les travailleurs étrangers (laquelle a pris fin en 2015). Les présentes modifications réglementaires reposent sur les leçons tirées de ces initiatives provinciales en Colombie-Britannique et en Alberta.

Les modifications réglementaires réduiront au minimum les différences entre les provinces et les territoires en offrant aux travailleurs migrants au Canada qui subissent ou risquent de subir de la violence la possibilité d'obtenir un permis de travail ouvert.

Il est essentiel de réduire au minimum cette différence, car les travailleurs migrants viennent travailler au Canada dans le cadre de programmes fédéraux; c'est pourquoi toute différence entre les provinces et les territoires devrait être réduite autant que possible, surtout lorsqu'il s'agit de donner accès à la protection.

Du point de vue international, la nouvelle option du Canada serait la première en son genre dans ce domaine, mais concorderait largement avec les positions adoptées par les pays qui partagent la même optique sur la protection dans le contexte de la violence et de l'exploitation dont sont victimes les travailleurs migrants. Par exemple, des pays aux vues similaires (l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni) se sont engagés publiquement à améliorer l'accès des travailleurs migrants à l'information sur leurs droits et ont apporté des changements aux politiques et aux programmes afin de faciliter cet échange de renseignements. Par exemple, l'Australie est passée à des voies de communication multilingues pour permettre aux travailleurs migrants de se renseigner et de dénoncer de façon anonyme les employeurs problématiques. Le Canada viendrait compléter ces initiatives axées sur l'accès à l'information sur les droits en offrant des mesures qui permettraient aux travailleurs migrants qui subissent ou risquent de subir de la violence dans le cadre de leur emploi d'obtenir plus facilement l'autorisation de travailler et de maintenir leur statut.

#### Accroître l'accessibilité des parcours légaux pour les travailleurs migrants victimes de violence

À l'heure actuelle, des travailleurs migrants victimes de mauvais traitements se trouvent dans des situations extrêmes qui pourraient les pousser à quitter leur employeur et à travailler dans la clandestinité (sans autorisation) en raison du peu d'options qui s'offrent à eux pour obtenir un permis de travail. En particulier, les risques associés au travail non autorisé au Canada (notamment l'incapacité d'accéder aux services sociaux et de santé, l'insécurité financière et le risque d'être renvoyé du Canada) pourraient être plus importants que ceux auxquels ils s'exposent en demeurant dans une situation de violence.

This new initiative aims to mitigate the risk of conditions arising when migrant workers are compelled to go underground and live and work in Canada without status or authorization.

### *Costs and benefits*

#### Limited costs and other impacts

Based on the levels of take-up for previous and existing programs in Alberta and British Columbia (a combined 100 open work permits delivered over six years), with an added take-up for nationwide implementation, IRCC estimates there will be approximately 500 work permit applications per year submitted by migrant workers claiming they are experiencing abuse or at risk of abuse. For clarity, this is an estimate and not a limit on the number of applications IRCC would accept for processing.

The regulatory amendments will result in minor incremental costs to IRCC, including costs associated with processing applications for the open work permit for vulnerable workers, as well as implementation costs and communication and transition costs for the open work permit. These costs will be absorbed within existing IRCC reference levels.

The introduction of the open work permit for vulnerable workers will not lead to an incremental increase in the net number of compliance inspections conducted by IRCC and ESDC each year. Rather, any inspections triggered as a result of the issuance of an open work permit for vulnerable workers will simply be prioritized within the existing envelope of compliance inspections planned each year. In other words, the number of compliance inspections each year will not change as a result of the introduction of the open work permit for vulnerable workers. Non-compliant employers may lose workers for which they paid fees to hire as a result of the issuance of the open work permit for vulnerable workers, but such costs are considered out of scope.

Generally, employers complying with the existing conditions of the TFW Program and IMP are not anticipated to incur costs as a result of these regulatory amendments. However, there is a low risk that migrant workers may register false claims of abuse in order to obtain an open work permit, which could lead to a situation where an employer who was compliant loses a worker they had paid to hire. This risk is anticipated to be low for several reasons. The issuance of an open work permit does not guarantee new employment in Canada as it only provides the authority to work legally in Canada for a limited time. Breaking employment would come at a cost, financially

Les modifications réglementaires visent à atténuer le risque que les travailleurs migrants s'exposent à des conditions qui les obligeraient à vivre dans la clandestinité et à travailler au Canada sans statut ni autorisation.

### *Coûts et avantages*

#### Coûts limités et autres répercussions

En se basant sur le nombre de participants aux programmes antérieurs et existants en Alberta et en Colombie-Britannique (ce qui représente un total combiné de 100 permis de travail ouverts délivrés sur six ans) et sur le nombre anticipé de participants supplémentaires à la suite de la mise en œuvre à l'échelle nationale, IRCC estime qu'environ 500 demandes de permis de travail par année seront présentées par des travailleurs migrants affirmant subir ou être à risque de subir de la violence. Pour plus de clarté, il s'agit d'une estimation et non du maximum de demandes qu'IRCC acceptera de traiter.

Les modifications réglementaires entraîneront des coûts supplémentaires mineurs pour IRCC, entre autres des coûts associés au traitement des demandes de permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables, ainsi que des coûts associés à la mise en œuvre, à la communication et à la transition visant ce permis de travail ouvert. Ces coûts seront absorbés dans les limites des niveaux de référence existants d'IRCC.

La mise en place du permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables n'entraînera pas une hausse supplémentaire du nombre net d'inspections de la conformité menées par IRCC et ESDC chaque année. Toute inspection déclenchée en raison de la délivrance d'un tel permis fera plutôt l'objet d'une priorité, tout simplement, dans le cadre de l'enveloppe existante des inspections de la conformité prévues chaque année. En d'autres termes, le nombre d'inspections de la conformité menées chaque année ne changera pas à la suite de la mise en place du permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables. À la suite de la délivrance d'un tel permis, des employeurs non conformes pourraient perdre des travailleurs pour lesquels ils ont payé des frais en vue de leur embauche; toutefois, on considère que de tels coûts ne s'inscrivent pas dans la portée du projet.

En règle générale, on ne s'attend pas à ce que les employeurs qui se conforment aux conditions du PTET et du PMI doivent engager des coûts en raison des présentes modifications réglementaires. Cependant, il existe un risque faible que les travailleurs migrants fassent de fausses allégations de violence pour obtenir un permis de travail ouvert, ce qui pourrait entraîner une situation où un employeur conforme perd un travailleur pour lequel il a payé le recrutement. Ce risque devrait être faible pour plusieurs raisons. La délivrance d'un permis de travail ouvert ne garantit pas un nouvel emploi au Canada, car il n'offre que la possibilité de travailler légalement au pays

and socially, and would still project the worker into uncertainty vis-à-vis their immigration status and livelihood. Furthermore, misrepresentation with respect to an application under the *Immigration and Refugee Protection Act* is a ground for inadmissibility, which could result in a worker's loss of temporary status in Canada.

The regulatory amendments impose no direct costs to Canadians or permanent residents/consumers. Migrant workers issued the open work permit for vulnerable workers will have temporary access to the Canadian labour market; however, this open work permit is understood as a "transitional" measure and is not intended to allow migrant workers to access the Canadian labour market on a permanent basis. Furthermore, the number of applications for open work permits for vulnerable workers (approximately 500) is not expected to have an appreciable impact on the Canadian labour market. If a migrant worker with an open work permit for vulnerable workers is unable to find new employment and/or does not meet the conditions for an extension, the migrant worker would be required to leave Canada, per normal procedure.

#### Benefits to migrant workers, Canadian employers and Canadian workers

In addition to the benefits listed in the "Rationale" section above, the amendments are anticipated to have a positive impact on workplaces, society and culture. These measures would enhance the sense of trust among migrant workers and the public with regards to how Canadian society treats migrant workers.

The open work permit for vulnerable workers complements the range of tools available to the Government of Canada to ensure the integrity of the TFW Program and the IMP, thereby bolstering the reputation of Canada as a safe destination for migrant workers. While working conditions and work environments of migrant workers in Canada are centrally influenced by employers, the open work permit for vulnerable workers provides the Government of Canada with a mechanism to enable migrant workers to safely exit abusive workplaces.

By providing a mechanism for migrant workers to leave workplaces characterized by abuse, including detrimental health and safety conditions, the amendments are anticipated to improve the well-being of migrant workers in Canada. Employers would have a further incentive to comply with the program conditions and to not mistreat or abuse migrant workers. Since work sites rarely comprise migrant workers alone, this could have positive

pour une période limitée. Un bris d'emploi à un prix sur le plan financier et social, et le travailleur serait toujours dans l'incertitude par rapport à son statut d'immigration et à sa subsistance. De plus, les fausses déclarations relatives à une demande présentée en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* constituent un motif d'interdiction de territoire, ce qui pourrait entraîner la perte du statut temporaire d'un travailleur au Canada.

Les présentes modifications réglementaires n'imposeront aucun coût direct aux Canadiens, aux résidents permanents ou aux consommateurs. Les travailleurs migrants à qui on a délivré un permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables auront accès temporairement au marché du travail canadien; cependant, ce permis de travail se veut une mesure de transition et n'a pas pour but de permettre aux travailleurs migrants d'avoir accès au marché du travail canadien de façon permanente. De plus, le nombre de permis que l'on s'attend à délivrer chaque année (environ 500) ne devrait pas avoir une incidence notable sur le marché du travail canadien. Si un travailleur migrant titulaire d'un permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables n'était pas en mesure de trouver un nouvel emploi ou ne satisfaisait pas aux conditions pour une prolongation, le travailleur migrant devra quitter le Canada, conformément à la procédure normale.

#### Avantages pour les travailleurs migrants, les employeurs canadiens et les travailleurs canadiens

Outre les avantages indiqués à la section « Justification » ci-dessus, les présentes modifications devraient avoir une incidence favorable sur les milieux de travail, la société et la culture. Ces mesures permettraient de renforcer la confiance des travailleurs migrants et de la population par rapport à la façon dont la société canadienne traite les travailleurs migrants.

Le permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables vient compléter l'éventail d'outils dont dispose le gouvernement du Canada pour assurer l'intégrité du PTET et du PMI, ce qui accroîtra la réputation du pays en tant que destination sûre pour les travailleurs migrants. Bien que les conditions de travail et les environnements de travail des travailleurs migrants au Canada soient principalement influencés par les employeurs, le permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables confèrera au gouvernement du Canada un mécanisme permettant aux travailleurs de se sortir en toute sécurité d'un milieu de travail violent.

Étant donné qu'elles offrent un mécanisme qui permet aux travailleurs migrants de quitter les milieux de travail où il y a de la violence, entre autres des conditions défavorables pour la santé et la sécurité, les modifications réglementaires devraient améliorer le bien-être des travailleurs migrants au Canada. Les employeurs seront davantage incités à se conformer aux conditions du programme et à ne pas maltraiter les travailleurs migrants ou à ne pas leur

spillover benefits to Canadian workers, namely more respectful and healthy workplaces. It would also facilitate the participation of migrant workers experiencing abuse, or at risk of abuse, in any relevant inspection or investigation of their former employer and/or recruiter (noting that this is not required) by reducing the perceived risk and fear of work permit revocation and removal from Canada.

On balance, the anticipated benefits of introducing the open work permit for vulnerable workers outweigh the low costs to government associated with implementation and ongoing processing costs, as well as the potential costs associated with the minor risk of false claims.

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

The Regulations come into force on June 4, 2019. Once the Regulations are in force, officers will be able to issue open work permits if they have reasonable grounds to believe a migrant worker is experiencing, or is at risk of experiencing, abuse in the context of their employment in Canada. As part of the implementation of this measure, training will be provided to migration officers who will be responsible for processing these applications.

In terms of outcomes, in the short and medium term, it is expected that migrant workers in these situations will have access to open work permits to help them leave abusive situations and that non-compliant employers are identified and consequential measures are applied. In the long term, it is expected that migrant workers will be better protected and employers will become more compliant with program requirements. The number of migrant workers who come forward to report claims of abuse, or risk of abuse, and the number of open work permits issued, will be tracked and monitored closely. As part of the ongoing performance measurement strategies for the TFW Program and IMP, the number of compliance inspections, and their outcomes, that are triggered as a result of information obtained from reports of abuse, or risk of abuse, will be tracked.

A service standard of five business days to process the work permit application will be put in place for this measure, and, per IRCC's regular public reporting and client service standards for all its business lines, IRCC aims to meet the service standard 80% of the time.

faire subir de la violence. Puisque les lieux de travail comptent rarement des travailleurs migrants seulement, il pourrait y avoir des retombées favorables sur les travailleurs canadiens, notamment des milieux de travail plus respectueux et plus sains. La mesure faciliterait également la participation des travailleurs migrants victimes de violence, ou exposés à un risque de violence, à toute inspection ou enquête pertinente visant leur ancien employeur ou recruteur (il convient de souligner qu'ils ne seraient pas obligés de le faire) en réduisant la crainte et le risque perçus de révocation du permis de travail et de renvoi du Canada.

Tout bien pesé, les avantages attendus à la suite de la mise en place du permis de travail ouvert pour travailleurs vulnérables l'emportent sur les faibles coûts que devra engager le gouvernement en lien avec la mise en œuvre ainsi que sur les coûts de traitement permanents et sur les coûts potentiels associés au risque mineur de fausses allégations.

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

Les dispositions réglementaires entrent en vigueur le 4 juin 2019. Une fois les dispositions réglementaires en vigueur, les agents pourront délivrer des permis de travail ouverts s'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'un travailleur migrant est victime de violence ou risque d'y être exposé. Dans le cadre de la mise en œuvre de cette nouvelle option, une formation sera dispensée aux agents de migration qui seront chargés de traiter ces demandes.

En ce qui a trait aux résultats à court et à moyen terme, on s'attend à ce que les travailleurs migrants dans ces situations aient accès à des permis de travail ouverts qui les aideront à se sortir de situations de violence, à ce que les employeurs non conformes soient détectés et à ce que des mesures soient appliquées en conséquence. À long terme, les travailleurs migrants devraient être mieux protégés, et les employeurs devraient se conformer davantage aux exigences des programmes. Le nombre de travailleurs migrants qui signalent des situations de violence, ou de risques de violence, et le nombre de permis de travail ouverts délivrés feront l'objet d'un suivi étroit. Dans le cadre des stratégies de mesure du rendement en cours pour les régimes de conformité du PTET et du PMI, le nombre d'inspections de conformité déclenchées en raison de l'obtention d'information à la suite de signalements de violence, ou de risques de violence, et les résultats associés à ces inspections feront également l'objet d'un suivi.

On mettra en place une norme de service de cinq jours ouvrables pour le traitement des demandes de permis de travail dans le cadre de cette mesure, et, conformément aux rapports publics réguliers d'IRCC et à ses normes de service pour les clients de tous ses secteurs d'activité, le Ministère visera à respecter cette norme de service dans 80 % des cas.



**Contact**

Jordan Thompson  
Acting Director  
Temporary Resident Policy and Programs  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Email: [IRCC.TempResRegulations-ResTempReglement.IRCC@cic.gc.ca](mailto:IRCC.TempResRegulations-ResTempReglement.IRCC@cic.gc.ca)

**Personne-ressource**

Jordan Thompson  
Directeur intérimaire  
Politiques et programmes à l'intention des résidents  
temporaires  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Courriel : [IRCC.TempResRegulations-ResTempReglement.IRCC@cic.gc.ca](mailto:IRCC.TempResRegulations-ResTempReglement.IRCC@cic.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-149 May 22, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-575 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.71<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo and Mail Provisions)*.

### Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo and Mail Provisions)

## Amendments

**1 Section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

***consolidated cargo*** means multiple cargo shipments that originate from more than one original shipper that are consolidated to form one shipment under the air waybill or similar control document. (*fret groupé*)

***non-consolidated cargo*** means a cargo shipment that originates from a single shipper. (*fret non groupé*)

**2 Part 11 of the Regulations is replaced by the following:**

#### PART 11

### Air Cargo and Mail

#### Overview

##### Part overview

**668** This Part sets out requirements for cargo and mail on passenger flights and all-cargo flights and supplements subsections 4.85(3) and (4) of the Act.

Enregistrement  
DORS/2019-149 Le 22 mai 2019

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-575 Le 21 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.71<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (dispositions sur le fret aérien et le courrier)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (dispositions sur le fret aérien et le courrier)

## Modifications

**1 L'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***fret groupé*** Envois multiples de fret qui proviennent de plus d'un expéditeur d'origine et qui sont groupés pour constituer un envoi sous une lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire. (*consolidated cargo*)

***fret non groupé*** Envoi de fret provenant d'un seul expéditeur. (*non-consolidated cargo*)

**2 La partie 11 du règlement est remplacée par ce qui suit :**

#### PARTIE 11

### Fret aérien et courrier

#### Aperçu

##### Aperçu de la partie

**668** La présente partie prévoit les exigences relatives au fret et au courrier à bord des vols transportant des passagers et des vols tout-cargo et constitue un supplément aux paragraphes 4.85(3) et (4) de la Loi.

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 5

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

<sup>1</sup> SOR/2011-318

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 5

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

<sup>1</sup> DORS/2011-318

**DIVISION 1**

## Air Cargo

## Application

**Application**

**668.1 (1)** Section 669 applies to air carriers who transport cargo on a flight that is carrying passengers or on an all-cargo flight.

**(2)** Sections 670 to 686 apply to the following members of the air cargo security program who screen cargo or store, tender or transport secure cargo:

- (a)** regulated agents;
- (b)** certified agents; and
- (c)** known consignors.

### Transporting Cargo by Air and Tending Cargo for Transportation by Air

**Requirement to screen cargo**

**669** Cargo that is to be transported by an air carrier on a flight that is carrying passengers or on an all-cargo flight must be screened by the air carrier for threat items in accordance with a security measure, unless the cargo was tendered to the air carrier for transportation by air as secure cargo.

**Tending of secure cargo — regulated agents and certified agents**

**670** A regulated agent or certified agent must not tender cargo for transportation by air as secure cargo unless

- (a)** the regulated agent
  - (i)** has screened the cargo for threat items in accordance with a security measure,
  - (ii)** has restricted access to the cargo in accordance with sections 675 to 677, and
  - (iii)** has ensured that the cargo was not tampered with after it was screened for threat items; or
- (b)** the regulated agent or certified agent has screened it in order to verify that
  - (i)** the cargo was screened for threat items in accordance with a security measure,

**SECTION 1**

## Fret aérien

## Application

**Application**

**668.1 (1)** L'article 669 s'applique aux transporteurs aériens qui transportent du fret à bord de vols transportant des passagers ou de vols tout-cargo.

**(2)** Les articles 670 à 686 s'appliquent aux membres ci-après du programme de sûreté du fret aérien qui effectuent le contrôle du fret ou qui entreposent, présentent ou transportent du fret sécurisé :

- a)** les agents habilités;
- b)** les agents certifiés;
- c)** les chargeurs connus.

### Fret — Transport aérien et présentation pour le transport aérien

**Exigence — contrôle du fret**

**669** Le fret qui est destiné à être transporté par un transporteur aérien à bord d'un vol transportant des passagers ou d'un vol tout-cargo doit faire l'objet d'un contrôle effectué par ce transporteur aérien à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté, à moins que le fret ne lui soit présenté, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé.

**Présentation de fret sécurisé — agent habilité et agent certifié**

**670** Il est interdit à l'agent habilité ou à l'agent certifié de présenter du fret, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit remplie :

- a)** l'agent habilité, à la fois :
  - (i)** a effectué un contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté,
  - (ii)** en a restreint l'accès conformément aux articles 675 à 677,
  - (iii)** a veillé à ce qu'il n'ait pas été altéré après avoir fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux;

**(ii)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(iii)** the cargo was not tampered with after it was screened for threat items.

#### **Tendering of secure cargo — known consignors**

**671** A known consignor must not tender cargo for transportation by air as secure cargo unless the known consignor

**(a)** has screened the cargo for threat items in accordance with a security measure;

**(b)** has restricted access to the cargo in accordance with sections 675 to 677; and

**(c)** has ensured that the cargo was not tampered with after it was screened for threat items.

#### **Cargo security information**

**672 (1)** A regulated agent, certified agent or known consignor must not tender cargo for transportation by air as secure cargo unless the cargo is accompanied by the information referred to in subsection (2), (3) or (4), as applicable, in paper or electronic format.

#### **Tendering by regulated agents**

**(2)** If the cargo is tendered by a regulated agent referred to in paragraph 670(a), the information that accompanies the cargo must include

**(a)** in the case of non-consolidated cargo

**(i)** the air waybill number or the number of a similar control document,

**(ii)** the regulated agent's name,

**(iii)** the regulated agent's air cargo security program number,

**(iv)** the name of the original shipper of the cargo, and

**(v)** a declaration by one of the regulated agent's authorized cargo representatives stating that

**(A)** an authorized cargo representative has screened the cargo for threat items in accordance

**b)** l'agent habilité ou l'agent certifié a effectué le contrôle du fret afin de vérifier que, à la fois :

**(i)** le fret a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté,

**(ii)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(iii)** le fret n'a pas été altéré après avoir fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux.

#### **Présentation du fret sécurisé — chargeur connu**

**671** Il est interdit au chargeur connu de présenter du fret, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, à moins de remplir les conditions suivantes :

**a)** il a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté;

**b)** il en a restreint l'accès conformément aux articles 675 à 677;

**c)** il a veillé à ce qu'il n'ait pas été altéré après avoir fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux.

#### **Renseignements relatifs à la sûreté du fret**

**672 (1)** Il est interdit à l'agent habilité, à l'agent certifié ou au chargeur connu de présenter du fret, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, à moins que celui-ci ne soit accompagné des renseignements prévus aux paragraphes (2), (3) ou (4), selon le cas, sur support papier ou électronique.

#### **Présentation par un agent habilité**

**(2)** Si le fret est présenté par l'agent habilité visé à l'alinéa 670a), les renseignements qui accompagnent le fret comprennent notamment :

**a)** dans le cas de fret non groupé :

**(i)** le numéro de la lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire,

**(ii)** le nom de l'agent habilité,

**(iii)** le numéro du programme de sûreté du fret aérien de l'agent habilité,

**(iv)** le nom de l'expéditeur d'origine du fret,

**(v)** une déclaration faite par l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité, qui énonce les faits suivants :

**(A)** un représentant de fret autorisé a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté et

with a security measure and no threat items were found in the cargo,

**(B)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(C)** the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time it was tendered; and

**(b)** in the case of consolidated cargo

**(i)** the air waybill number or the number of a similar control document,

**(ii)** the regulated agent's name,

**(iii)** the regulated agent's air cargo security program number, and

**(iv)** a declaration by one of the regulated agent's authorized cargo representatives stating that

**(A)** an authorized cargo representative has screened the cargo for threat items in accordance with a security measure and no threat items were found in the cargo,

**(B)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(C)** the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time it was tendered.

**Tendering by regulated agents or certified agents**

**(3)** If the cargo is tendered by a regulated agent or certified agent referred to in paragraph 670(b), the information that accompanies the cargo must include

**(a)** in the case of non-consolidated cargo

**(i)** the information that accompanied the cargo when the cargo was accepted by the regulated agent or certified agent,

**(ii)** the air waybill number or the number of a similar control document, and

**(iii)** the regulated agent's or certified agent's name,

**(iv)** the regulated agent's or certified agent's air cargo security program number, and

aucun article dangereux n'a été trouvé dans le fret,

**(B)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(C)** le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux et celui de sa présentation;

**b)** dans le cas de fret groupé :

**(i)** le numéro de la lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire,

**(ii)** le nom de l'agent habilité,

**(iii)** le numéro du programme de sûreté du fret aérien de l'agent habilité,

**(iv)** une déclaration faite par l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité, qui énonce les faits suivants :

**(A)** un représentant de fret autorisé a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté et aucun article dangereux n'a été trouvé dans le fret,

**(B)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(C)** le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux et celui de sa présentation.

**Présentation par un agent habilité ou un agent certifié**

**(3)** Si le fret est présenté par l'agent habilité ou l'agent certifié visés à l'alinéa 670b), les renseignements qui accompagnent le fret comprennent notamment :

**a)** dans le cas de fret non groupé :

**(i)** les renseignements qui accompagnaient le fret lorsque l'agent habilité ou l'agent certifié l'a accepté,

**(ii)** le numéro de la lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire,

**(iii)** le nom de l'agent habilité ou de l'agent certifié,

**(iv)** le numéro du programme de sûreté du fret aérien de l'agent habilité ou de l'agent certifié,

**(v)** a declaration by one of the regulated agent's or certified agent's authorized cargo representatives stating that

**(A)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(B)** the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time it was tendered;

**(b)** in the case of consolidated cargo

**(i)** the air waybill number or the number of a similar control document,

**(ii)** the regulated agent's or certified agent's name,

**(iii)** the regulated agent's or certified agent's air cargo security program number, and

**(iv)** a declaration by one of the regulated agent's or certified agent's authorized cargo representatives stating that

**(A)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(B)** the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time it was tendered.

#### **Tendering by known consignors**

**(4)** If the cargo is tendered by a known consignor referred to in section 671, the information that accompanies the cargo must include

**(a)** the air waybill number or the number of a similar control document,

**(b)** the known consignor's name,

**(c)** the known consignor's air cargo security program number, and

**(d)** a declaration by one of the known consignor's authorized cargo representatives stating that

**(i)** an authorized cargo representative has screened the cargo for threat items in accordance with a security measure and no threat items were found in the cargo,

**(ii)** access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and

**(iii)** the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time it was tendered.

**(v)** une déclaration faite par l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité ou de l'agent certifié, qui énonce les faits suivants :

**(A)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(B)** le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux et celui de sa présentation;

**b)** dans le cas de fret groupé :

**(i)** le numéro de la lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire,

**(ii)** le nom de l'agent habilité ou de l'agent certifié,

**(iii)** le numéro du programme de sûreté du fret aérien de l'agent habilité ou de l'agent certifié,

**(iv)** une déclaration faite par l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité ou de l'agent certifié, qui énonce les faits suivants :

**(A)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(B)** le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux et celui de sa présentation.

#### **Présentation par un chargeur connu**

**(4)** Si le fret est présenté par le chargeur connu visé à l'article 671, les renseignements qui accompagnent le fret comprennent notamment :

**a)** le numéro de la lettre de transport aérien ou d'un document de contrôle similaire;

**b)** le nom du chargeur connu;

**c)** le numéro du programme de sûreté du fret aérien du chargeur connu;

**d)** une déclaration faite par l'un des représentants de fret autorisés du chargeur connu, qui énonce les faits suivants :

**(i)** un représentant de fret autorisé a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté et aucun article dangereux n'a été trouvé dans le fret,

**(ii)** l'accès au fret a été restreint conformément aux articles 675 à 677,

**(iii)** le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet d'un contrôle à la recherche d'articles dangereux et celui de sa présentation.

**Accurate and complete information**

**673** A regulated agent, certified agent or known consignor who provides any of the information required under section 672 must ensure that the information is accurate and complete.

**Screenings****Authority to screen**

**674** A person must not screen cargo unless the person is designated by the Minister or is an authorized cargo representative of the designated person.

**Screening for threat items**

**675 (1)** If a regulated agent or known consignor screens cargo for threat items in order for it to be tendered for transportation by air as secure cargo, the regulated agent or known consignor must

- (a) conduct the screening in accordance with a security measure;
- (b) conduct the screening in an area that the regulated agent or known consignor has designated for that purpose;
- (c) ensure that, while the screening is being conducted, signs are in place at or near the designated area that state, in both official languages, that unauthorized access to the area is prohibited;
- (d) control access to the designated area while the screening is being conducted to ensure that, subject to subsection (2), only an authorized cargo representative of the regulated agent or known consignor has access to the area;
- (e) take measures to detect unauthorized individuals in the designated area while the screening is being conducted;
- (f) ensure that, while the screening is being conducted, individuals other than an authorized cargo representative of the regulated agent or known consignor do not have access to cargo in the designated area; and
- (g) ensure that, while the screening is being conducted, cargo in the designated area is not tampered with.

**Authorized access**

**(2)** An individual who is not an authorized cargo representative of the regulated agent or known consignor is permitted in the designated area if

- (a) the individual is acting in the course of their employment and requires access to the designated area while screenings are being conducted;

**Renseignements exacts et complets**

**673** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu qui fournit l'un quelconque des renseignements exigés par l'article 672 veille à ce qu'il soit exact et complet.

**Contrôles****Pouvoir d'effectuer des contrôles**

**674** Il est interdit à toute personne d'effectuer un contrôle du fret à moins d'être désignée par le ministre ou d'être le représentant de fret autorisé d'une personne désignée.

**Contrôle — articles dangereux**

**675 (1)** L'agent habilité ou le chargeur connu qui effectue le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, est tenu, à la fois :

- a) d'effectuer le contrôle conformément à une mesure de sûreté;
- b) d'effectuer le contrôle dans la zone qu'il a désignée à cette fin;
- c) de veiller à ce que des panneaux soient en place dans la zone désignée — ou près de celle-ci — pendant que le contrôle est effectué, pour indiquer dans les deux langues officielles, que l'accès non autorisé y est interdit;
- d) de superviser l'accès à la zone désignée pendant que le contrôle est effectué, de façon à veiller à ce que, sous réserve du paragraphe (2), seul le représentant de fret autorisé de l'agent habilité ou du chargeur connu y ait accès;
- e) de prendre des mesures pour détecter tout individu non autorisé qui se trouve dans la zone désignée pendant que le contrôle est effectué;
- f) de veiller à ce qu'aucun individu, autre que le représentant de fret autorisé de l'agent habilité ou du chargeur connu, n'ait accès au fret dans la zone désignée pendant que le contrôle est effectué;
- g) de veiller à ce que le fret qui se trouve dans la zone désignée ne soit pas altéré pendant que le contrôle est effectué.

**Accès autorisé**

**(2)** Il est permis à un individu qui n'est pas le représentant de fret autorisé de l'agent habilité ou du chargeur connu de se trouver dans la zone désignée si les conditions suivantes sont remplies :

- a) l'individu agit dans le cadre de son emploi et a besoin d'avoir accès à la zone désignée pendant que des contrôles sont effectués;

**(b)** the individual has the prior approval of the cargo security coordinator of the regulated agent or known consignor;

**(c)** the cargo security coordinator or one of the regulated agent's or known consignor's authorized cargo representatives verifies the identity of the individual by means of government-issued photo identification provided by the individual; and

**(d)** the individual is, while in the designated area, escorted and kept under surveillance by an authorized cargo representative who has been assigned to that task by the regulated agent or known consignor.

#### **Escort limit**

**(3)** For the purposes of paragraph (2)(d), the regulated agent or known consignor must ensure that the authorized cargo representative does not escort more than 10 individuals at one time.

## **Storage and Transport Requirements**

### **Storage requirements**

**676 (1)** If cargo is screened in order for it to be tendered for transportation by air as secure cargo, a regulated agent, certified agent or known consignor who stores the cargo must

**(a)** store the cargo in an area that they have designated for that purpose;

**(b)** ensure that, while the cargo is stored in the designated area, signs are in place at or near the area that state, in both official languages, that unauthorized access to the area is prohibited;

**(c)** control access to the designated area while the cargo is stored in the area to ensure that, subject to subsection (2), only an authorized cargo representative of the regulated agent, certified agent or known consignor has access to the area;

**(d)** take measures to detect unauthorized individuals in the designated area while the cargo is stored in the area;

**(e)** ensure that, while the cargo is stored in the designated area, individuals other than an authorized cargo representative of the regulated agent, certified agent or known consignor do not have access to cargo in the designated area; and

**(f)** ensure that the cargo is not tampered with while it is stored in the designated area.

**b)** il a reçu au préalable l'approbation du coordonnateur de la sûreté du fret de l'agent habilité ou du chargeur connu;

**c)** le coordonnateur de la sûreté du fret ou l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité ou du chargeur connu vérifie l'identité de l'individu au moyen d'une pièce d'identité avec photo fournie par ce dernier et délivrée par un gouvernement;

**d)** l'individu est, pendant qu'il se trouve dans la zone désignée, escorté et gardé sous surveillance par l'un des représentants de fret autorisés auquel l'agent habilité ou le chargeur connu a assigné cette tâche.

#### **Limite relative à l'escorte**

**(3)** Pour l'application de l'alinéa (2)d), l'agent habilité ou le chargeur connu veille à ce que le représentant de fret autorisé escorte au plus dix individus à la fois.

## **Exigences relatives à l'entreposage et au transport**

### **Exigences relatives à l'entreposage**

**676 (1)** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu qui entrepose du fret ayant fait l'objet d'un contrôle en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, est tenu, à la fois :

**a)** de l'entreposer dans la zone qu'il a désignée à cette fin;

**b)** de veiller à ce que des panneaux soient en place dans la zone désignée — ou près de celle-ci — pendant que le fret y est entreposé, pour indiquer dans les deux langues officielles, que l'accès non autorisé y est interdit;

**c)** de superviser l'accès à la zone désignée pendant que le fret y est entreposé, de façon à veiller à ce que, sous réserve du paragraphe (2), seul le représentant de fret autorisé de l'agent habilité, de l'agent certifié ou du chargeur connu y ait accès;

**d)** de prendre des mesures pour détecter tout individu non autorisé qui se trouve dans la zone désignée pendant que le fret y est entreposé;

**e)** de veiller à ce qu'aucun individu, autre que le représentant de fret autorisé de l'agent habilité, de l'agent certifié ou du chargeur connu, n'ait accès au fret pendant que le fret est entreposé dans la zone désignée;

**f)** de veiller à ce que le fret ne soit pas altéré pendant qu'il est entreposé dans la zone désignée.



**Authorized access**

**(2)** An individual who is not an authorized cargo representative of the regulated agent, certified agent or known consignor is permitted in the designated area if

**(a)** the individual is acting in the course of their employment and requires access to the designated area while cargo, which has been screened in order that it may be tendered for transportation by air as secure cargo, is stored in the area;

**(b)** the individual has the prior approval of the cargo security coordinator of the regulated agent, certified agent or known consignor;

**(c)** the cargo security coordinator, or one of the authorized cargo representatives of the regulated agent, certified agent or known consignor, verifies the identity of the individual by means of government-issued photo identification provided by the individual; and

**(d)** the individual is, while in the designated area, escorted and kept under surveillance by an authorized cargo representative who has been assigned to that task by the regulated agent, certified agent or known consignor.

**Escort limit**

**(3)** For the purposes of paragraph (2)(d), the regulated agent, certified agent or known consignor must ensure that the authorized cargo representative does not escort more than 10 individuals at one time.

**Transport requirements**

**677** If cargo is screened in order for it to be tendered for transportation by air as secure cargo, the regulated agent, certified agent or known consignor who transports the cargo must, in accordance with a security measure,

**(a)** ensure that the cargo is transported by one or more of their authorized cargo representatives; and

**(b)** ensure that there is no unauthorized access to the cargo during transport.

[678 reserved]

**Cargo Security Coordinators and Authorized Cargo Representatives****Cargo security coordinator — designation**

**679 (1)** A regulated agent, certified agent or known consignor must designate a cargo security coordinator who is responsible for coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the regulated agent, certified agent or known consignor and for

**Accès autorisé**

**(2)** Il est permis à un individu qui n'est pas le représentant de fret autorisé de l'agent habilité, de l'agent certifié ou du chargeur connu de se trouver dans la zone désignée, si les conditions suivantes sont remplies :

**a)** l'individu agit dans le cadre de son emploi et a besoin d'avoir accès à la zone désignée pendant que le fret qui a fait l'objet d'un contrôle en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, y est entreposé;

**b)** il a reçu au préalable l'approbation du coordonnateur de la sûreté du fret de l'agent habilité, de l'agent certifié ou du chargeur connu;

**c)** le coordonnateur de la sûreté du fret ou l'un des représentants de fret autorisés de l'agent habilité, de l'agent certifié ou du chargeur connu vérifie l'identité de l'individu au moyen d'une pièce d'identité avec photo fournie par ce dernier et délivrée par un gouvernement;

**d)** l'individu est, pendant qu'il se trouve dans la zone désignée, escorté et gardé sous surveillance par l'un des représentants de fret autorisés auquel l'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu a assigné cette tâche.

**Limite relative à l'escorte**

**(3)** Pour l'application de l'alinéa (2)d), l'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu veille à ce que le représentant de fret autorisé escorte au plus dix individus à la fois.

**Exigences relatives au transport**

**677** Si le fret fait l'objet d'un contrôle en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, l'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu qui le transporte veille, conformément à une mesure de sûreté :

**a)** d'une part, à ce que le fret soit transporté par un ou plusieurs de ses représentants de fret autorisés;

**b)** d'autre part, à ce qu'il ne fasse pas l'objet d'un accès non autorisé pendant le transport.

[678 réservé]

**Coordonnateurs de la sûreté du fret et représentants de fret autorisés****Coordonnateur de la sûreté du fret — désignation**

**679 (1)** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu désigne un coordonnateur de la sûreté du fret chargé de coordonner et de superviser la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui et d'agir à titre de personne-ressource principale entre ce dernier et

acting as the principal contact between the regulated agent, certified agent or known consignor and the Minister with respect to aviation security matters.

#### **Cargo security coordinator — restriction**

**(2)** The regulated agent, certified agent or known consignor must not designate an individual as cargo security coordinator unless that individual is an authorized cargo representative and a senior manager or supervisor.

#### **Authorized cargo representative**

**680 (1)** A regulated agent, certified agent or known consignor must not designate an individual as an authorized cargo representative unless the individual

- (a)** is employed by the regulated agent, certified agent or known consignor;
- (b)** has a security clearance or has undergone a background check that indicates that the individual does not pose a risk to aviation security; and
- (c)** has been trained in relation to their duties as an authorized cargo representative.

#### **Background check**

**(2)** If the individual undergoes a background check for the purposes of paragraph (1)(b), the regulated agent, certified agent or known consignor must ensure that the background check includes

- (a)** a Canadian criminal record check;
- (b)** a check of the individual's home addresses for the five years preceding the date of the background check; and
- (c)** a check of the individual's work history for the five years preceding the date of the background check.

#### **Canadian criminal record check**

**681** A regulated agent, certified agent or known consignor must, at least once every five years, conduct a Canadian criminal record check on any of their authorized cargo representatives that do not have a security clearance.

le ministre en ce qui concerne les questions relatives à la sûreté aérienne.

#### **Coordonnateur de la sûreté du fret — limite**

**(2)** Il est interdit à l'agent habilité, à l'agent certifié ou au chargeur connu de désigner un individu à titre de coordonnateur de la sûreté du fret à moins que ce dernier ne soit à la fois l'un de ses représentants de fret autorisés et l'un de ses cadres supérieurs ou de ses superviseurs.

#### **Représentant de fret autorisé**

**680 (1)** Il est interdit à l'agent habilité, à l'agent certifié ou au chargeur connu de désigner un individu à titre de représentant de fret autorisé à moins que ce dernier ne réponde aux exigences suivantes :

- a)** il est employé par l'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu;
- b)** il est titulaire d'une habilitation de sécurité ou il a fait l'objet d'une vérification des antécédents indiquant qu'il ne présente pas de risque pour la sûreté aérienne;
- c)** il a reçu une formation portant sur ses fonctions à titre de représentant de fret autorisé.

#### **Vérification des antécédents**

**(2)** Si l'individu doit faire l'objet d'une vérification des antécédents pour l'application de l'alinéa (1)b), l'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu veille à ce que celle-ci comprenne notamment :

- a)** une vérification du casier judiciaire canadien;
- b)** une vérification des adresses à domicile de l'individu au cours des cinq années précédant la date de la vérification des antécédents;
- c)** une vérification de ses antécédents professionnels au cours des cinq années précédant la date de la vérification des antécédents.

#### **Vérification du casier judiciaire canadien**

**681** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu effectue, au moins tous les cinq ans, la vérification du casier judiciaire canadien de ses représentants de fret autorisés qui ne sont pas titulaires d'une habilitation de sécurité.

## Reporting of Security Incidents

### Reporting of security incidents

**682** A regulated agent, certified agent or known consignee must immediately notify the Minister if they

- (a) detect a threat item in cargo while screening it in order for it to be tendered for transportation by air as secure cargo;
- (b) detect unauthorized access to cargo in their possession that is being screened or has been screened in order that it may be tendered for transportation by air as secure cargo;
- (c) detect signs of tampering with cargo in their possession that is being screened or has been screened in order that it may be tendered for transportation by air as secure cargo; or
- (d) become aware of any other aviation security incident involving cargo that is or was in their possession.

## Record Keeping

### Cargo security information

**683** A regulated agent, certified agent or known consignee who tenders cargo for transportation by air as secure cargo must keep a copy of the information referred to in subsection 672(2), (3) or (4), as applicable, for at least 90 days after the day on which they cease to be in possession of the cargo.

### Training record

**684 (1)** A regulated agent, certified agent or known consignee must keep a training record, in paper or electronic format, for each authorized cargo representative.

### Required information

**(2)** A training record for an authorized cargo representative must include

- (a) the name of the authorized cargo representative;
- (b) their position title;
- (c) the dates on which they received training in relation to their duties as an authorized cargo representative;
- (d) a description of those duties; and
- (e) the name of the trainer.

## Signalement des incidents de sûreté

### Signalement des incidents de sûreté

**682** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu est tenu d'aviser immédiatement le ministre dans les cas suivants :

- a) il détecte un article dangereux dans le fret au cours d'un contrôle effectué en vue de la présentation du fret, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé;
- b) il détecte un accès non autorisé à du fret en sa possession qui fait ou a fait l'objet d'un contrôle en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé;
- c) il détecte des indices d'altération du fret en sa possession qui fait ou a fait l'objet d'un contrôle en vue de sa présentation, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé;
- d) il a connaissance de tout autre incident visant la sûreté aérienne mettant en cause le fret qui est ou était en sa possession.

## Conservation des dossiers

### Renseignements relatifs à la sûreté du fret

**683** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu qui présente du fret, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé, conserve une copie des renseignements prévus aux paragraphes 672(2), (3) ou (4) pendant au moins quatre-vingt-dix jours suivant la date où il cesse d'être en possession du fret.

### Dossier de formation

**684 (1)** L'agent habilité, l'agent certifié ou le chargeur connu conserve un dossier de formation, sur support papier ou électronique, pour chacun de ses représentants de fret autorisés.

### Renseignements exigés

**(2)** Le dossier de formation pour un représentant de fret autorisé comprend notamment :

- a) le nom du représentant de fret autorisé;
- b) le titre de son poste;
- c) les dates où il a reçu la formation portant sur ses fonctions à titre de représentant de fret autorisé;
- d) la description de ces fonctions;
- e) le nom du formateur.

**Retention period – cessation of duties**

**(3)** The regulated agent, certified agent or known consignor must keep the training record for at least 90 days after the day on which the authorized cargo representative ceases to act in that capacity.

**Background check record**

**685 (1)** If an individual undergoes a background check for the purposes of paragraph 680(1)(b) and is designated as an authorized cargo representative, the regulated agent, certified agent or known consignor must keep a record in respect of the background check that contains

- (a)** the name of the individual;
- (b)** the date of the background check; and
- (c)** the name of the person or organization that conducted the background check.

**Retention period**

**(2)** If the individual ceases to act as an authorized cargo representative, the regulated agent, certified agent or known consignor must keep the record for at least 90 days after the day on which the authorized cargo representative ceases to act in that capacity.

**Ministerial access**

**686** A regulated agent, certified agent or known consignor who keeps a record or information under this Part must make the record or information available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

[687 to 719 reserved]

**DIVISION 2****Mail****Requirement to screen mail**

**720** Mail that is to be transported by an air carrier on a flight that is carrying passengers or on an all-cargo flight must be screened by the air carrier for threat items in accordance with a security measure.

[721 to 738 reserved]

**3** The Regulations are amended by replacing “specific threat” with “threat”, with any necessary modifications, in the following provisions:

- (a)** paragraph 15(b);
- (b)** section 89;

**Période de conservation – cessation des fonctions**

**(3)** L’agent habilité, l’agent certifié ou le chargeur connu conserve le dossier de formation pendant au moins quatre-vingt-dix jours suivant la date où le représentant de fret autorisé a cessé d’agir à ce titre.

**Dossier sur la vérification des antécédents**

**685 (1)** L’agent habilité, l’agent certifié ou le chargeur connu conserve, pour chaque individu qui a fait l’objet d’une vérification des antécédents pour l’application de l’alinéa 680(1)b) et qui est désigné à titre de représentant de fret autorisé, un dossier sur la vérification des antécédents qui contient les renseignements suivants :

- a)** le nom de l’individu;
- b)** la date de la vérification;
- c)** le nom de la personne ou de l’organisation qui a effectué la vérification.

**Période de conservation**

**(2)** L’agent habilité, l’agent certifié ou le chargeur connu conserve le dossier pendant au moins quatre-vingt-dix jours suivant la date où le représentant de fret autorisé a cessé d’agir à ce titre.

**Accès ministériel**

**686** L’agent habilité, l’agent certifié ou le chargeur connu qui conserve un dossier ou des renseignements en application de la présente partie est tenu de les mettre à la disposition du ministre, sur avis raisonnable de ce dernier.

[687 à 719 réservés]

**SECTION 2****Courrier****Exigence – contrôle du courrier**

**720** Le courrier qui est destiné à être transporté par un transporteur aérien à bord d’un vol transportant des passagers ou à bord d’un vol tout-cargo doit faire l’objet d’un contrôle effectué par ce transporteur aérien à la recherche d’articles dangereux conformément à une mesure de sûreté.

[721 à 738 réservés]

**3** Dans les passages ci-après du même règlement, « menace précise » est remplacé par « menace », avec les adaptations nécessaires :

- a)** l’alinéa 15b);
- b)** l’article 89;

- (c)** paragraph 90(b);
- (d)** the marginal note before section 91 and section 91;
- (e)** paragraph 92(b);
- (f)** section 93;
- (g)** paragraph 94(c);
- (h)** section 253;
- (i)** paragraph 254(b);
- (j)** the marginal note before section 255 and section 255;
- (k)** paragraph 256(b);
- (l)** section 257;
- (m)** paragraph 258(c);
- (n)** section 408;
- (o)** paragraph 409(b);
- (p)** the marginal note before section 410 and section 410;
- (q)** paragraph 411(b);
- (r)** section 412;
- (s)** paragraph 413(c);
- (t)** section 509;
- (u)** paragraph 510(b);
- (v)** the marginal note before section 511 and section 511;
- (w)** paragraph 512(b);
- (x)** section 513;
- (y)** paragraph 514(c);
- (z)** subsection 539(1);
- (z.01)** the marginal note before subsection 540(1) and the portion of subsection 540(1) before paragraph (a);
- (z.02)** the marginal note before subsection 540(2);
- (z.03)** subsection 541(1);
- (z.04)** the marginal note before subsection 542(1) and subsection 542(1); and
- (z.05)** paragraph 543(1)(e).
- (c)** l'alinéa 90b);
- (d)** la note marginale précédant l'article 91 et l'article 91;
- (e)** l'alinéa 92b);
- (f)** l'article 93;
- (g)** l'alinéa 94c);
- (h)** l'article 253;
- (i)** l'alinéa 254b);
- (j)** la note marginale précédant l'article 255 et l'article 255;
- (k)** l'alinéa 256b);
- (l)** l'article 257;
- (m)** l'alinéa 258c);
- (n)** l'article 408;
- (o)** l'alinéa 409b);
- (p)** la note marginale précédant l'article 410 et l'article 410;
- (q)** l'alinéa 411b);
- (r)** l'article 412;
- (s)** l'alinéa 413c);
- (t)** l'article 509;
- (u)** l'alinéa 510b);
- (v)** la note marginale précédant l'article 511 et l'article 511;
- (w)** l'alinéa 512b);
- (x)** l'article 513;
- (y)** l'alinéa 514c);
- (z)** le paragraphe 539(1);
- (z.01)** la note marginale précédant le paragraphe 540(1) et le passage du paragraphe 540(1) précédant l'alinéa a);
- (z.02)** la note marginale précédant le paragraphe 540(2);
- (z.03)** le paragraphe 541(1);
- (z.04)** la note marginale précédant le paragraphe 542(1) et le paragraphe 542(1);
- (z.05)** l'alinéa 543(1)e).

## Coming into Force

**4 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

Amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (CASR 2012) are required in order to increase public transparency with respect to security screening requirements for the transportation of cargo and mail, and to clarify and enhance transparency around the security screening requirements to be complied with before cargo and mail are transported on passenger and all-cargo flights. The amendments are also intended to make minor edits, to further clarify the content and the scope of certain provisions of the CASR 2012.

#### Background

Canada's aviation security regulatory framework sets out requirements to detect, prevent, respond to and recover from acts of unlawful interference with civil aviation, implement Canada's international commitments and support its aviation industry. This includes the framework for a secure and efficient air cargo system.

On October 17, 2016, several amendments to Part 11 of the CASR 2012 came into force, along with a companion set of confidential security measures. These combined requirements established enhanced requirements around a secure supply chain for cargo being uplifted on passenger flights, and reduced the reliance on in-airport screening.

Certain provisions of the current amendments to the CASR 2012 build upon the 2016 amendments and will clarify that cargo transported on all flights departing from Canada, whether it is a passenger flight or an all-cargo flight, fall within the scope of Part 11 of the CASR 2012.

At the same time, Canada is working to fulfil its international commitments with respect to security measure requirements applicable to the transportation of mail by air, the details of which, like cargo, are contained within confidential security measures. These amendments will serve to increase public transparency with respect to the

## Entrée en vigueur

**4 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.**

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

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

#### Enjeux

Des modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012) sont nécessaires afin d'être plus transparent auprès du public au sujet des exigences de contrôle de sûreté pour le transport du fret et du courrier, et de clarifier les exigences et accroître la transparence concernant le contrôle de sûreté à respecter avant de transporter du fret et du courrier à bord des vols de passagers et tout-cargo. Les modifications visent également à apporter des corrections mineures et des précisions au contenu et à la portée de certaines dispositions du RCSA 2012.

#### Contexte

Le cadre de réglementation de la sûreté aérienne du Canada établit des exigences pour détecter et prévenir les actes d'intervention illicites ciblant l'aviation civile, et intervenir et reprendre les activités à la suite de tels actes, pour donner suite aux engagements internationaux du Canada et soutenir son industrie de l'aviation. Ceci comprend le cadre pour un système de fret aérien sécurisé et efficient.

Le 17 octobre 2016, plusieurs modifications à la partie 11 du RCSA 2012 sont entrées en vigueur, ainsi qu'un ensemble de mesures de sûreté confidentielles. Ces modifications et mesures combinées ont établi des exigences accrues pour le fret transporté à bord de vols de passagers dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement sécurisée et réduit le recours au contrôle à l'aéroport.

Certaines dispositions des présentes modifications au RCSA 2012 s'appuient sur les modifications apportées en 2016 et préciseront que le fret transporté à bord de tous les vols partant du Canada, que ce soit un vol de passagers ou un vol tout-cargo, relève du champ d'application de la partie 11 du RCSA 2012.

Dans un même temps, le Canada travaille à remplir ses engagements internationaux à l'égard des exigences en matière de mesures de sûreté applicables au transport aérien de courrier dont les détails, comme pour les mesures de sûreté concernant le fret, sont confidentiels. Ces modifications serviront à augmenter la transparence

security screening requirements applicable to the transportation of mail on all passenger and all-cargo flights.

### **Objective**

The Government of Canada is committed to maintaining a secure and efficient air cargo and mail system. These amendments will result in greater transparency to stakeholders and the aviation industry, and will help align the Canadian regulatory framework with international standards.

In addition, the amendments will clarify the scope of application of certain provisions in the CASR 2012 and address language/editorial issues.

### **Description**

The amendments are intended to

1. add a reference to all-cargo flights in sections 668, 668.1(1), and 669 in order to enhance transparency for stakeholders to the extent that the Air Cargo Security Program will allow;
2. clarify that air carriers are not subject to sections 670 to 683 of the Regulations (air carriers have their own obligations that they must comply with);
3. add a reference to the security controls applied to mail in order to further enhance transparency for stakeholders with respect to their aviation security obligations;
4. update data elements related to the Canadian Secure Cargo Declaration to realign with international standards;
5. allow the Department to clarify the terminology used in the Air Cargo Security Program by adding definitions for “consolidated cargo” and “non-consolidated cargo”;
6. address an issue raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) with respect to the use of the term, “specific threat”; and
7. clarify the wording and intent around training records retention for regulated entities in the Air Cargo Security Program.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

The expansion of the Air Cargo Security Program has evolved using feedback and input from extensive consultations with stakeholders for more than 10 years, and the program continues to be enhanced by stakeholder engagement. Affected stakeholders have been consulted on these

auprès du public en ce qui a trait aux exigences de contrôle de sûreté applicables au transport du courrier à bord de tous les vols de passagers et tout-cargo.

### **Objectif**

Le gouvernement du Canada est engagé à maintenir la sécurité et le fonctionnement efficace du système de fret aérien et de courrier. Ces modifications auront pour effet d'augmenter la transparence pour les intervenants et l'industrie de l'aviation et aideront à aligner le cadre de réglementation canadien aux normes internationales.

De plus, la proposition apportera des précisions à la portée de l'application de certaines dispositions du RCSA 2012 et réglera des questions de langage/rédactionnelles.

### **Description**

Les modifications visent ce qui suit :

1. Faire référence aux vols tout-cargo dans les articles 668, 668.1(1) et 669 afin d'accroître la transparence pour les intervenants dans la mesure où le Programme de sûreté du fret aérien le permet;
2. Préciser que les transporteurs aériens ne sont pas assujettis aux articles 670 à 683 du Règlement (les transporteurs aériens ont leurs propres obligations auxquelles ils doivent se conformer);
3. Faire référence au contrôle de sûreté applicable au courrier afin d'accroître davantage la transparence pour les intervenants en ce qui concerne leurs obligations en matière de sûreté aérienne;
4. Mettre à jour les éléments de données relatifs à la Déclaration canadienne de fret sécurisé pour les aligner avec les normes internationales;
5. Permettre au Ministère de clarifier la terminologie utilisée par le Programme de sûreté du fret aérien en ajoutant les définitions de « fret groupé » et de « fret non groupé »;
6. Donner suite à une question soulevée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMP) concernant l'usage du terme « menace précise »;
7. Clarifier le libellé et l'intention sur la conservation des dossiers de formation des entités réglementées du Programme de sûreté du fret aérien.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

La rétroaction et l'apport obtenus des consultations approfondies auprès des intervenants pendant plus de 10 ans ont été pris en compte lors de l'expansion du Programme de sûreté du fret aérien et le programme continue de s'améliorer grâce à la participation des intervenants.

amendments through various mechanisms including through face-to-face meetings, pilot project activities, information sessions and mail-outs. Transport Canada has informed, engaged and consulted key participants represented on the Air Cargo Security Technical Committee and related working groups throughout the development of this regulatory proposal, which include but are not limited to the Air Line Pilots Association (ALPA), the Air Transport Association of Canada (ATAC), Canadian International Freight Forwarders' Association (CIFFA), Air Canada, CargoJet, Federal Express Canada Ltd. (FedEx), United Parcel Service (UPS), DHL Express (Canada) Ltd., Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), and Canada Post Corporation. Most recently, Transport Canada held further consultations on these amendments when the Air Cargo Security Technical Committee met on June 8, 2017, and consulted with the broader aviation security community at subsequent Advisory Group on Aviation Security (AGAS) meetings held on April 4, 2018, and January 30, 2019. No concerns were raised regarding these amendments during the most recent engagements.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

No modern treaty obligations have been identified.

#### *Instrument choice*

Transport Canada amends the CASR 2012 from time to time in order to provide transparency about existing security measures.

#### **Regulatory analysis**

##### *Costs and benefits*

The amendments to the CASR 2012 will contribute to positive effects and outcomes with respect to public safety and the security of all Canadians. The amendments will also serve to align the Canadian regulatory framework with international standards (which references cargo and mail under the same set of standards), and will facilitate compliance.

There will be no additional costs to affected industry, stakeholders, or the Department as a result of these regulatory amendments.

##### *“One-for-One” Rule*

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

Les intervenants concernés ont été consultés sur les modifications au moyen de divers mécanismes, notamment lors de rencontres en personne, projets pilotes, séances d'information et envois postaux. Tout au long du processus d'élaboration de cette proposition réglementaire, Transports Canada a informé, sollicité et consulté des participants clés représentés au sein du Comité technique sur la sûreté du fret aérien et autres groupes de travail reliés, entre autres l'Air Line Pilots Association (ALPA), l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC), Air Canada, CargoJet, Federal Express Canada Ltd. (FedEx), United Parcel Service (UPS), DHL Express (Canada) Ltd., l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Postes Canada. Plus récemment, Transports Canada a tenu d'autres consultations concernant ces modifications lors de la réunion du Comité technique sur la sûreté du fret aérien du 8 juin 2017 et consulté la communauté de la sûreté aérienne lors de réunions subséquentes du Groupe consultatif sur la sûreté aérienne (GCSA) le 4 avril 2018 et le 30 janvier 2019. Aucune préoccupation n'a été soulevée concernant ces modifications lors des plus récents engagements.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Aucune obligation relative aux traités modernes n'a été identifiée.

#### *Choix de l'instrument*

Transports Canada modifie le RCSA 2012 de temps en temps, afin de faire preuve de transparence à propos des mesures de sûreté en vigueur.

#### **Analyse de la réglementation**

##### *Coûts et avantages*

Les modifications au RCSA 2012 entraîneront des effets et résultats positifs sur la sécurité publique et la sûreté de tous les Canadiens. Les modifications serviront également à harmoniser le cadre de la réglementation canadienne avec les normes internationales (qui font référence au fret et au courrier dans le même ensemble de normes), et faciliteront la conformité.

Aucun coût supplémentaire ne sera imposé à l'industrie et aux intervenants concernés, ni au Ministère, en raison de ces modifications réglementaires.

##### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y aura aucune charge administrative supplémentaire pour les entreprises.



### *Small business lens*

The small business lens does not apply as there are no associated impacts on businesses.

### *Regulatory cooperation and alignment*

These amendments, in part, are intended to better align Canada with the standards set out in the Convention on International Civil Aviation of the International Civil Aviation Organization (ICAO), which require that member states ensure that appropriate security controls are applied to cargo and mail, prior to their being loaded onto an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire. This requirement applies to passenger flights and all-cargo flights. The changes to sections 668.1 and 669 of the Regulations will ensure that security screening requirements apply in a manner that is consistent with this requirement.

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

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

### *Rationale*

The amendments clarify the scope of application of the CASR 2012 amendments, which were enacted on the October 17, 2016, and correct minor errors in translation, format, syntax, spelling and punctuation to ensure greater clarity, transparency, and efficiency for regulated entities in the air cargo security program.

These amendments will clarify existing regulatory requirements applicable to cargo and mail transported by passenger and all-cargo air carriers, recognize that security controls are in place relating to all-cargo carriers and air carriers who handle mail, and finally, to address the concerns of SJC that there must be a clear distinction between the terms “threat” and “specific threat”. As the factors that determined whether a threat was “specific” are outdated and information regarding those factors being much easier to obtain (thereby no longer a good indicator of the

### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car l’impact de ces modifications réglementaires sera nul pour les petites entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ces modifications visent en partie à harmoniser davantage la réglementation du Canada avec les normes établies dans la Convention relative à l’aviation civile internationale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) qui exige que ses états membres s’assurent d’appliquer les contrôles de sûreté appropriés au fret et au courrier avant qu’ils ne soient chargés à bord d’un aéronef exploité pour le transport de passagers, de fret et de courrier contre rémunération ou en vertu d’un contrat de location. Cette exigence s’applique aux vols de passagers et tout-cargo. Les changements aux articles 668.1 et 669 du Règlement permettront de s’assurer que les exigences de contrôle de sûreté soient appliquées de manière uniforme à cette exigence.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Une analyse préliminaire effectuée conformément à *La Directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, a permis de déterminer qu’une évaluation environnementale stratégique n’est pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune répercussion relative à l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été décelée en ce qui a trait à ces modifications.

### *Justification*

Les modifications renforcent et précisent la portée de l’application des modifications au RCSA 2012 qui sont entrées en vigueur le 17 octobre 2016 et corrigent des erreurs mineures de traduction, format, syntaxe, orthographe et ponctuation afin d’accroître la clarté, la transparence et l’efficacité du Règlement pour les entités réglementées du Programme de sûreté du fret aérien.

Ces modifications apporteront des précisions aux exigences actuelles et établiront de nouvelles exigences réglementaires applicables au fret et au courrier transportés par les transporteurs aériens tout-cargo et de passagers, reconnaîtront qu’il y a des contrôles de sûreté en place pour les transporteurs aériens tout-cargo et les transporteurs aériens qui manutentionnent le courrier et, finalement, donneront suite à la demande du CMP d’établir clairement une distinction entre les termes « menace » et « menace précise ». Comme les facteurs servant à

credibility of a threat), the Department opted to remove the distinction altogether.

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

These amendments do not specifically require anything new to be implemented. They will not modify existing compliance and enforcement strategies or techniques. No new service standards are being introduced as a result of these changes.

### **Contact**

Mario Boily  
Executive Director  
Program Development Branch  
Aviation Security  
Transport Canada  
112 Kent Street, Tower B, 20th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-990-6445  
Fax: 613-949-8503  
Email: [mario.boily@tc.gc.ca](mailto:mario.boily@tc.gc.ca)  
(or [aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca](mailto:aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca))

déterminer si une menace est « précise » sont désuets, que l'information concernant ces facteurs est plus facile à obtenir et que, par conséquent, ils ne constituent plus un bon indicateur de crédibilité de la menace, le Ministère a choisi d'éliminer complètement la distinction.

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

Ces modifications ne requièrent spécifiquement rien de nouveau à mettre en œuvre. Elles ne modifieront pas les stratégies ou techniques de conformité et d'application de la loi. Aucune nouvelle norme de service ne sera introduite à la suite de ces modifications.

### **Personne-ressource**

Mario Boily  
Directeur exécutif  
Direction de développement de programmes  
Sûreté aérienne  
Transports Canada  
112, rue Kent, tour B, 20<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-990-6445  
Télécopieur : 613-949-8503  
Courriel : [mario.boily@tc.gc.ca](mailto:mario.boily@tc.gc.ca)  
(ou [aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca](mailto:aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca))

Registration  
SOR/2019-150 May 22, 2019

CANADA TRANSPORTATION ACT

P.C. 2019-584 May 21, 2019

Whereas, pursuant to subsection 36(2) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Canadian Transportation Agency has given the Minister of Transport notice of the annexed Regulations;

Whereas, pursuant to subsection 86.11(1)<sup>b</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Canadian Transportation Agency has consulted with the Minister of Transport with respect to the annexed Regulations;

And whereas, pursuant to subsection 86.11(2)<sup>b</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Minister of Transport has given the *Directive Respecting Tarmac Delays of Three Hours or Less*<sup>c</sup>;

Therefore, the Canadian Transportation Agency, pursuant to subsection 86(1)<sup>d</sup>, section 86.1<sup>e</sup> and subsections 86.11(1)<sup>b</sup> and 177(1)<sup>f</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Air Passenger Protection Regulations*.

Gatineau, April 30, 2019

Scott Streiner  
Chairperson and Chief Executive Officer,  
Canadian Transportation Agency

Elizabeth C. Barker  
Vice-Chairperson,  
Canadian Transportation Agency

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Air Passenger Protection Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

Enregistrement  
DORS/2019-150 Le 22 mai 2019

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

C.P. 2019-584 Le 21 mai 2019

Attendu que, conformément au paragraphe 36(2) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada a fait parvenir au ministre des Transports un avis relativement au règlement ci-après;

Attendu que, conformément au paragraphe 86.11(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada a consulté le ministre des Transports relativement au règlement ci-après;

Attendu que, au titre du paragraphe 86.11(2)<sup>b</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, le ministre des Transports a donné la *Directive concernant les retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic*<sup>c</sup>,

À ces causes, en vertu du paragraphe 86(1)<sup>d</sup>, de l'article 86.1<sup>e</sup> et des paragraphes 86.11(1)<sup>b</sup> et 177(1)<sup>f</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, ci-après.

Gatineau, le 30 avril 2019

Le président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada  
Scott Streiner

La vice-présidente de l'Office des transports du Canada  
Elizabeth C. Barker

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréee le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>b</sup> S.C. 2018, c. 10, s. 19

<sup>c</sup> SOR/2019-110

<sup>d</sup> S.C. 2018, c. 10, s. 18

<sup>e</sup> S.C. 2007, c. 19, s. 27

<sup>f</sup> S.C. 2007, c. 19, ss. 49(1) and (2)

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 10

<sup>b</sup> L.C. 2018, ch. 10, art. 19

<sup>c</sup> DORS/2019-110

<sup>d</sup> L.C. 2018, ch. 10, art. 18

<sup>e</sup> L.C. 2007, ch. 19, art. 27

<sup>f</sup> L.C. 2007, ch. 19, par. 49(1) et (2)

## Air Passenger Protection Regulations

### Definitions and Interpretation

#### Definitions — Part II of Act

**1 (1)** The following definitions apply in Part II of the Act.

**mechanical malfunction** means a mechanical problem that reduces the safety of passengers but does not include a problem that is identified further to scheduled maintenance undertaken in compliance with legal requirements. (*défaillance mécanique*)

**required for safety purposes** means required by law in order to reduce risk to passenger safety and includes required by safety decisions made within the authority of the pilot of the aircraft or any decision made in accordance with a *safety management system* as defined in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations* but does not include scheduled maintenance in compliance with legal requirements. (*nécessaire par souci de sécurité*)

#### Definitions — Regulations

**(2)** The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*)

**arrival** means the time when one of the doors of an aircraft is opened after it lands to allow passengers to leave the aircraft. (*arrivée*)

**large carrier** means a carrier that has transported a worldwide total of two million passengers or more during each of the two preceding calendar years. (*gros transporteur*)

**small carrier** means any carrier that is not a large carrier. (*petit transporteur*)

#### Denial of boarding

**(3)** For the purpose of these Regulations, there is a denial of boarding when a passenger is not permitted to occupy a seat on board a flight because the number of seats that may be occupied on the flight is less than the number of passengers who have checked in by the required time, hold a confirmed reservation and valid travel documentation and are present at the boarding gate at the required boarding time.

#### Obligations of small carriers

**(4)** For the purpose of these Regulations, a small carrier has the same obligations as a large carrier towards a

## Règlement sur la protection des passagers aériens

### Définitions et interprétation

#### Définitions — partie II de la Loi

**1 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent à la partie II de la Loi.

**défaillance mécanique** Problème mécanique qui réduit la sécurité des passagers, à l'exclusion du problème découvert lors de la maintenance planifiée effectuée conformément aux exigences légales. (*mechanical malfunction*)

**nécessaire par souci de sécurité** Se dit de toute exigence légale à respecter afin de réduire les risques pour la sécurité des passagers, y compris les décisions en matière de sécurité qui relèvent du pilote de l'aéronef ou qui sont prises conformément au *système de gestion de la sécurité* au sens du paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, à l'exception de la maintenance planifiée effectuée conformément aux exigences légales. (*required for safety purposes*)

#### Définitions — règlement

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

**arrivée** Heure à laquelle l'une des portes de l'aéronef est ouverte après l'atterrissage pour permettre aux passagers de sortir de l'aéronef. (*arrival*)

**gros transporteur** Transporteur qui a transporté un total de deux millions de passagers ou plus, dans le monde, au cours de chacune des deux années civiles précédentes. (*large carrier*)

**Loi** La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

**petit transporteur** Transporteur qui n'est pas un gros transporteur. (*small carrier*)

#### Refus d'embarquement

**(3)** Pour l'application du présent règlement, il y a refus d'embarquement lorsqu'un passager ne peut pas occuper un siège sur un vol parce que le nombre de sièges pouvant être occupés est inférieur au nombre de passagers qui se sont enregistrés à l'heure requise, qui possèdent une réservation confirmée et des documents de voyage valides et qui sont présents à la porte d'embarquement à l'heure prévue pour leur embarquement.

#### Obligations du petit transporteur

**(4)** Pour l'application du présent règlement, le petit transporteur a, envers les passagers qu'il transporte pour le

passenger that it carries on behalf of a large carrier under a commercial agreement with that carrier.

## General

### Carrier liability

**2 (1)** The carrier operating a flight is liable to passengers with respect to the obligations set out in sections 7 to 22 and 24, or, if they are more favourable to those passengers, the obligations on the same matter that are set out in the applicable tariff.

### Joint liability

**(2)** However, if one carrier carries passengers on behalf of another carrier under a commercial agreement, the carriers are jointly and severally, or solidarily, liable to those passengers with respect to the obligations set out in sections 7, 22 and 24, or, if they are more favourable to those passengers, the obligations on the same matter that are set out in the applicable tariff.

### Tickets

**(3)** The issuing carrier of a ticket is liable to passengers for the obligations set out in sections 5 and 6, or, if they are more favourable to those passengers, the obligations on the same matter that are set out in the applicable tariff.

### Persons with disabilities

**3 (1)** These Regulations do not limit a carrier's legal obligations with respect to persons with disabilities.

### Carrier's right of action

**(2)** For greater certainty, these Regulations do not remove a carrier's right of action against any other person.

### Other regimes

**(3)** Subject to subsection 86.11(3) of the Act, a passenger must not be refused compensation in accordance with these Regulations for an event on the grounds that they are also eligible for compensation for the same event under a different passenger rights regime.

### Application to charter flights

**4 (1)** In the case of a charter flight, sections 2 to 24 apply

**(a)** to a charter flight within Canada if one or more seats on that flight are purchased for resale to the public; or

**(b)** to a charter flight to or from Canada if one or more passengers began their itinerary in Canada and one or

compte d'un gros transporteur dans le cadre d'une entente commerciale avec celui-ci, les mêmes obligations que le gros transporteur.

## Dispositions générales

### Responsabilité du transporteur

**2 (1)** Le transporteur qui exploite un vol est responsable envers les passagers des obligations prévues aux articles 7 à 22 et 24, ou, si elles leur sont plus avantageuses, celles figurant dans le tarif visant le même sujet.

### Responsabilité solidaire

**(2)** Toutefois, si un transporteur transporte des passagers pour le compte d'un transporteur dans le cadre d'une entente commerciale avec celui-ci, les transporteurs sont solidairement responsables envers les passagers des obligations prévues aux articles 7, 22 et 24, ou, si les obligations envers les passagers sont plus avantageuses, celles figurant dans le tarif visant le même sujet.

### Titre de voyage

**(3)** Le transporteur émetteur d'un titre de voyage à un passager est responsable envers ce dernier des obligations prévues aux articles 5 et 6 ou, de celles figurant dans les tarifs applicables et concernant les mêmes sujets si elles prévoient des conditions plus avantageuses pour les passagers.

### Personnes handicapées

**3 (1)** Le présent règlement ne limite pas les transporteurs de leurs obligations légales envers les personnes handicapées.

### Droit d'action du transporteur

**(2)** Il est entendu que le présent règlement ne retire pas au transporteur les droits d'action qu'il pourrait exercer contre toute autre personne.

### Autres régimes

**(3)** Sous réserve du paragraphe 86.11(3) de la Loi, un passager ne peut se voir refuser une indemnité prévue par le présent règlement parce qu'il est aussi admissible à une indemnité pour le même événement dans le cadre d'un autre régime de droits des passagers.

### Vols affrétés

**4 (1)** Dans le cas d'un vol affrété, les articles 2 à 24 s'appliquent :

**a)** au vol affrété à l'intérieur du Canada lorsqu'au moins un des sièges de l'aéronef a été acheté pour être revendu au public;

**b)** au vol affrété en provenance ou à destination du Canada, si au moins un passager a débuté son itinéraire

more seats on that flight are purchased for resale to the public.

### **Licensee obligations**

**(2)** A licensee must include the obligation to comply with these Regulations in its contracts with a charterer with respect to flights referred to in subsection (1).

### **Simple, clear and concise communication**

**5 (1)** A carrier must make its terms and conditions of carriage that apply in the following circumstances available in simple, clear and concise language:

- (a)** flight delay, flight cancellation and denial of boarding;
- (b)** lost or damaged baggage; and
- (c)** the assignment of seats to children who are under the age of 14 years.

### **Means of communication**

**(2)** The terms and conditions referred to in subsection (1) must be made available on all digital platforms that the carrier uses to sell tickets and on all documents on which the passenger's itinerary appears.

### **Information on treatment, compensation and recourse**

**(3)** A carrier must provide information on the treatment of passengers and minimum compensation owed by the carrier and the recourse against the carrier available to passengers, including their recourse to the Agency, in simple, clear and concise language on all digital platforms that it uses to sell tickets and on all documents on which the passenger's itinerary appears.

### **Hyperlink**

**(4)** For the purpose of subsections (2) and (3), a digital platform or a document that contains a hyperlink is considered to contain the information that is contained on the web page to which that hyperlink leads.

### **Notice**

**(5)** The following notice must be made available on all digital platforms that the carrier uses to sell tickets and on all documents on which the passenger's itinerary appears: "If you are denied boarding or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website. Si l'embarquement vous est refusé ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples

au Canada et qu'au moins un des sièges de l'aéronef a été acheté pour être revendu au public.

### **Obligations du licencié**

**(2)** Le licencié inclut dans ses contrats avec un affréteur, à l'égard des vols visés au paragraphe (1), l'obligation de se conformer au présent règlement.

### **Communication en langage simple, clair et concis**

**5 (1)** Le transporteur rend disponible, en langage simple, clair et concis, les conditions de transport applicables aux circonstances suivantes :

- a)** le retard et l'annulation de vol et le refus d'embarquement;
- b)** la perte ou l'endommagement de bagage;
- c)** l'attribution de sièges aux enfants de moins de quatorze ans.

### **Moyens de communication**

**(2)** Les conditions de transport visées au paragraphe (1) sont disponibles sur toute plateforme numérique où le transporteur vend des titres de transport et sur tout document sur lequel figure l'itinéraire du passager.

### **Renseignements sur le traitements des passagers, indemnités et recours**

**(3)** Le transporteur fournit, dans un langage simple, clair et concis, sur toute plateforme numérique où il vend des titres de transport et sur tout document sur lequel figure l'itinéraire du passager, les renseignements sur le traitement des passagers, les indemnités minimales qu'il doit leur verser ainsi que sur les recours possibles qu'ont les passagers contre lui, notamment ceux auprès de l'Office.

### **Hyperlien**

**(4)** Pour l'application des paragraphes (2) et (3), la plateforme numérique ou le document qui contient un hyperlien est considéré comme contenant les renseignements contenus dans la page Web à laquelle il conduit.

### **Avis**

**(5)** L'avis ci-après est disponible sur toute plateforme numérique où le transporteur vend des titres de transport et sur tout document sur lequel figure l'itinéraire du passager :  
« Si l'embarquement vous est refusé ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.  
If you are denied boarding or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment

renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.”

#### **Persons with disabilities**

**(6)** If the information referred to in subsection (1) or (3) or the notice set out in subsection (5) is provided in a digital format, that format must be compatible with adaptive technologies intended to assist persons with disabilities and if that information or notice is provided in a paper format, the carrier must, on request, provide it in large print, Braille or a digital format.

#### **Person authorized to sell tickets**

**6** The carrier must take reasonable measures to ensure that anyone authorized to sell tickets in the carrier's name complies with section 5.

#### **Notice at airport**

**7 (1)** A carrier operating a flight to or from an airport in Canada must display, in a visible manner at the check-in desk, self-service machines and boarding gate, a notice containing the following text:

“If you are denied boarding or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website.

Si l'embarquement vous est refusé ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.”

#### **Persons with disabilities**

**(2)** If the notice is provided in a digital format, that format must be compatible with adaptive technologies intended to assist persons with disabilities and if the notice is provided in a paper format, the carrier must, on request, provide it in large print, Braille or a digital format.

## **Delay, Cancellation and Denial of Boarding**

#### **Tarmac delay obligations**

**8 (1)** If a flight is delayed on the tarmac after the doors of the aircraft are closed for take-off or after the flight has

and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website. »

#### **Personnes handicapées**

**(6)** Lorsque les renseignements visés aux paragraphes (1) ou (3) ou dans l'avis prévu au paragraphe (5) sont fournis en format numérique, le support numérique utilisé est compatible avec les technologies d'adaptation visant à aider les personnes handicapées. Si les renseignements sont fournis sur support papier, ils sont également fournis, sur demande, en gros caractères, en braille ou en format numérique.

#### **Personne autorisée à vendre des titres de transport**

**6** Le transporteur prend des mesures raisonnables pour que toute personne autorisée à vendre des titres de transport en son nom se conforme à l'article 5.

#### **Avis à l'aéroport**

**7 (1)** Le transporteur qui exploite un vol en provenance ou à destination d'un aéroport au Canada affiche au comptoir d'enregistrement, aux bornes libre-service et à la porte d'embarquement un avis présentant d'une manière visible le texte suivant :

« Si l'embarquement vous est refusé ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.

If you are denied boarding or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website. »

#### **Personnes handicapées**

**(2)** Lorsque l'avis est affiché en format numérique, le support numérique utilisé est compatible avec les technologies d'adaptation visant à aider les personnes handicapées. S'il est affiché sur support papier, il est fourni, sur demande, en gros caractères, en braille ou en format numérique.

## **Retard, annulation et refus d'embarquement**

#### **Retard sur l'aire de trafic**

**8 (1)** Lorsqu'un vol est retardé sur l'aire de trafic après la fermeture des portes de l'aéronef en prévision du

landed, the carrier must provide passengers with the following, free of charge:

- (a) if the aircraft is equipped with lavatories, access to those lavatories in working order;
- (b) proper ventilation and cooling or heating of the aircraft;
- (c) if it is feasible to communicate with people outside of the aircraft, the means to do so; and
- (d) food and drink, in reasonable quantities, taking into account the length of the delay, the time of day and the location of the airport.

#### **Urgent medical assistance**

(2) If a passenger requires urgent medical assistance while the flight is delayed on the tarmac after the doors of the aircraft are closed for take-off or after the flight has landed, the carrier must facilitate access to that assistance.

#### **Passenger disembarkation**

9 (1) If a flight is delayed on the tarmac at an airport in Canada, the carrier must provide an opportunity for passengers to disembark

- (a) three hours after the aircraft doors have been closed for take-off; and
- (b) three hours after the flight has landed, or at any earlier time if it is feasible.

#### **Take-off imminent**

(2) However, a carrier is not required to provide an opportunity for passengers to disembark if it is likely that take-off will occur less than three hours and 45 minutes after the doors of the aircraft are closed for take-off or after the flight has landed and the carrier is able to continue to provide the standard of treatment referred to in section 8.

#### **Priority disembarkation**

(3) A carrier that allows passengers to disembark must, if it is feasible, give passengers with disabilities and their support person, service animal or emotional support animal, if any, the opportunity to disembark first.

#### **Exceptions**

(4) This section does not apply if providing an opportunity for passengers to disembark is not possible, including if it is not possible for reasons related to safety and security or to air traffic or customs control.

décollage, ou après l'atterrissage, le transporteur veille à ce que, sans frais :

- a) si l'aéronef possède des toilettes, celles-ci soient fonctionnelles et accessibles aux passagers;
- b) l'aéronef soit adéquatement ventilé et climatisé ou chauffé;
- c) les passagers aient accès, si possible, à un moyen de communication avec des personnes à l'extérieur de l'aéronef;
- d) les passagers aient accès à de la nourriture et à des boissons en quantité raisonnable compte tenu de la durée du retard, du moment de la journée et de l'emplacement de l'aéroport.

#### **Soins médicaux d'urgence**

(2) Si un passager requiert des soins médicaux d'urgence durant la période de retard du vol sur l'aire de trafic après la fermeture des portes de l'aéronef en prévision du décollage, ou après l'atterrissage, le transporteur facilite l'accès à ces soins.

#### **Débarquement des passagers**

9 (1) Lorsqu'un vol est retardé sur l'aire de trafic dans un aéroport au Canada, le transporteur permet aux passagers de débarquer de l'aéronef :

- a) trois heures après la fermeture des portes en prévision du décollage;
- b) trois heures après l'atterrissage ou plus tôt si cela est possible.

#### **Décollage imminent**

(2) Le transporteur n'est toutefois pas tenu de permettre aux passagers de débarquer de l'aéronef s'il est probable que le décollage aura lieu dans moins de trois heures et quarante-cinq minutes après la fermeture des portes en prévision du décollage ou après l'atterrissage et que le transporteur peut continuer à appliquer les normes de traitement prévues à l'article 8.

#### **Priorité de débarquement**

(3) Le transporteur qui permet aux passagers de débarquer de l'aéronef offre, si possible, la priorité de débarquement aux personnes handicapées et, le cas échéant, à leur personne de soutien, à leur animal d'assistance ou à leur animal de soutien émotionnel.

#### **Exceptions**

(4) Le présent article ne s'applique pas au transporteur qui n'est pas en mesure de permettre aux passagers de débarquer de l'aéronef notamment pour des raisons de sécurité, de sûreté, de contrôle de la circulation aérienne ou de contrôle douanier.



**Obligations — situations outside carrier's control**

**10 (1)** This section applies to a carrier when there is delay, cancellation or denial of boarding due to situations outside the carrier's control, including but not limited to the following:

- (a)** war or political instability;
- (b)** illegal acts or sabotage;
- (c)** meteorological conditions or natural disasters that make the safe operation of the aircraft impossible;
- (d)** instructions from air traffic control;
- (e)** a *NOTAM*, as defined in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*;
- (f)** a security threat;
- (g)** airport operation issues;
- (h)** a medical emergency;
- (i)** a collision with wildlife;
- (j)** a labour disruption within the carrier or within an essential service provider such as an airport or an air navigation service provider;
- (k)** a manufacturing defect in an aircraft that reduces the safety of passengers and that was identified by the manufacturer of the aircraft concerned, or by a competent authority; and
- (l)** an order or instruction from an official of a state or a law enforcement agency or from a person responsible for airport security.

**Earlier flight disruption**

**(2)** A delay, cancellation or denial of boarding that is directly attributable to an earlier delay or cancellation that is due to situations outside the carrier's control, is considered to also be due to situations outside that carrier's control if that carrier took all reasonable measures to mitigate the impact of the earlier flight delay or cancellation.

**Obligations**

**(3)** When there is delay, cancellation or denial of boarding due to situations outside the carrier's control, it must

- (a)** provide passengers with the information set out in section 13;
- (b)** in the case of a delay of three hours or more, provide alternate travel arrangements, in the manner set

**Obligations — situations indépendantes de la volonté du transporteur**

**10 (1)** Le présent article s'applique au transporteur lorsque le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement est attribuable à une situation indépendante de sa volonté, notamment :

- a)** une guerre ou une situation d'instabilité politique;
- b)** un acte illégal ou un acte de sabotage;
- c)** des conditions météorologiques ou une catastrophe naturelle qui rendent impossible l'exploitation sécuritaire de l'aéronef;
- d)** des instructions du contrôle de la circulation aérienne;
- e)** un *NOTAM* au sens du paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*;
- f)** une menace à la sûreté;
- g)** des problèmes liés à l'exploitation de l'aéroport;
- h)** une urgence médicale;
- i)** une collision avec un animal sauvage;
- j)** un conflit de travail chez le transporteur, un fournisseur de services essentiels comme un aéroport ou un fournisseur de services de navigation aérienne;
- k)** un défaut de fabrication de l'aéronef, qui réduit la sécurité des passagers, découvert par le fabricant de l'aéronef ou par une autorité compétente;
- l)** une instruction ou un ordre de tout représentant d'un État ou d'un organisme chargé de l'application de la loi ou d'un responsable de la sûreté d'un aéroport.

**Perturbation de vols précédents**

**(2)** Le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement qui est directement imputable à un retard ou à une annulation précédent attribuable à une situation indépendante de la volonté du transporteur est également considéré comme attribuable à une situation indépendante de la volonté du transporteur si ce dernier a pris toutes les mesures raisonnables pour atténuer les conséquences du retard ou de l'annulation précédent.

**Obligations**

**(3)** Lorsque le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement est attribuable à une situation indépendante de la volonté du transporteur, ce dernier :

- a)** fournit aux passagers les renseignements prévus à l'article 13;

out in section 18, to a passenger who desires such arrangements; and

**(c)** in the case of a cancellation or a denial of boarding, provide alternate travel arrangements in the manner set out in section 18.

### **Obligations when required for safety purposes**

**11 (1)** Subject to subsection 10(2), this section applies to a carrier when there is delay, cancellation or denial of boarding that is within the carrier's control but is required for safety purposes.

### **Earlier flight disruption**

**(2)** A delay, cancellation or denial of boarding that is directly attributable to an earlier delay or cancellation that is within that carrier's control but is required for safety purposes, is considered to also be within that carrier's control but required for safety purposes if that carrier took all reasonable measures to mitigate the impact of the earlier flight delay or cancellation.

### **Delay**

**(3)** In the case of a delay, the carrier must

**(a)** provide passengers with the information set out in section 13;

**(b)** if a passenger is informed of the delay less than 12 hours before the departure time that is indicated on their original ticket, provide the standard of treatment set out in section 14; and

**(c)** if the delay is a delay of three hours or more, provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17, to a passenger who desires such arrangements.

### **Cancellation**

**(4)** In the case of a cancellation, the carrier must

**(a)** provide passengers with the information set out in section 13;

**(b)** if a passenger is informed of the cancellation less than 12 hours before the departure time that is indicated on their original ticket, provide the standard of treatment set out in section 14; and

**(c)** provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17.

**b)** dans le cas d'un retard de trois heures ou plus, fournit aux passagers qui le désirent des arrangements de voyage alternatifs aux termes de l'article 18;

**c)** dans le cas d'une annulation ou d'un refus d'embarquement, fournit des arrangements de voyage alternatifs aux termes de l'article 18.

### **Obligations — nécessaires par souci de sécurité**

**11 (1)** Sous réserve du paragraphe 10(2), cet article s'applique au transporteur dans le cas du retard ou de l'annulation de vol ou du refus d'embarquement qui lui est attribuable, mais qui est nécessaire par souci de sécurité.

### **Retard, annulation et refus d'embarquement subséquents**

**(2)** Le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement qui est directement imputable à un retard ou à une annulation précédent attribuable au transporteur, mais nécessaire par souci de sécurité, est également considéré comme attribuable au transporteur mais nécessaire par souci de sécurité si le transporteur a pris toutes les mesures raisonnables pour atténuer les conséquences du retard ou annulation précédent.

### **Retard**

**(3)** Dans le cas du retard, le transporteur :

**a)** fournit aux passagers les renseignements prévus à l'article 13;

**b)** si le retard a été communiqué aux passagers moins de douze heures avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial, applique les normes de traitement prévues à l'article 14;

**c)** s'il s'agit d'un retard de trois heures ou plus, fournit aux passagers qui le désirent des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de l'article 17.

### **Annulation**

**(4)** Dans le cas de l'annulation de vol, le transporteur :

**a)** fournit aux passagers les renseignements prévus à l'article 13;

**b)** si l'annulation a été communiquée aux passagers moins de douze heures avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial, applique les normes de traitement prévues à l'article 14;

**c)** fournit aux passagers des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de l'article 17.

**Denial of boarding**

**(5)** In the case of a denial of boarding, the carrier must

- (a)** provide passengers affected by the denial of boarding with the information set out in section 13;
- (b)** deny boarding in accordance with section 15 and provide the standard of treatment set out in section 16 to passengers affected by the denial of boarding; and
- (c)** provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17.

**Obligations when within carrier's control**

**12 (1)** Subject to subsection 10(2), this section applies to a carrier when there is delay, cancellation or denial of boarding that is within the carrier's control but is not referred to in subsections 11(1) or (2).

**Delay**

**(2)** In the case of a delay, the carrier must

- (a)** provide passengers with the information set out in section 13;
- (b)** if a passenger is informed of the delay less than 12 hours before the departure time that is indicated on their original ticket, provide them with the standard of treatment set out in section 14;
- (c)** if the delay is a delay of three hours or more, provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17, to a passenger who desires such arrangements; and
- (d)** if a passenger is informed 14 days or less before the departure time on their original ticket that the arrival of their flight at the destination that is indicated on that original ticket will be delayed, provide the minimum compensation for inconvenience in the manner set out in section 19.

**Cancellation**

**(3)** In the case of a cancellation, the carrier must

- (a)** provide passengers with the information set out in section 13;
- (b)** if a passenger is informed of the cancellation less than 12 hours before the departure time that is indicated on their original ticket, provide the standard of treatment set out in section 14;
- (c)** provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17; and

**Refus d'embarquement**

**(5)** Dans le cas du refus d'embarquement, le transporteur :

- a)** fournit aux passagers concernés les renseignements prévus à l'article 13;
- b)** refuse l'embarquement conformément à l'article 15 et applique à l'égard des passagers concernés les normes de traitement prévues à l'article 16;
- c)** fournit aux passagers des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de l'article 17.

**Obligations — attribuable au transporteur**

**12 (1)** Sous réserve du paragraphe 10(2), le présent article s'applique au transporteur dans le cas du retard ou de l'annulation de vol ou d'un refus d'embarquement qui lui est attribuable mais qui n'est pas visé aux paragraphes 11(1) ou (2).

**Retard**

**(2)** Dans le cas du retard, le transporteur :

- a)** fournit aux passagers les renseignements prévus à l'article 13 ;
- b)** si le retard a été communiqué aux passagers moins de douze heures avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial, applique les normes de traitement prévues à l'article 14;
- c)** s'il s'agit d'un retard de trois heures ou plus, fournit aux passagers qui le désirent des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de l'article 17;
- d)** s'ils ont été informés quatorze jours ou moins avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial que leur arrivée à la destination indiquée sur ce titre de transport sera retardée, verse aux passagers l'indemnité minimale prévue à l'article 19 pour les inconvénients subis.

**Annulation de vol**

**(3)** Dans le cas de l'annulation, le transporteur :

- a)** fournit aux passagers les renseignements prévus à l'article 13 ;
- b)** si l'annulation de vol a été communiquée aux passagers moins de douze heures avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial, applique les normes de traitement prévues à l'article 14;
- c)** fournit des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de à l'article 17;

**(d)** if a passenger is informed 14 days or less before the original departure time that the arrival of their flight at the destination that is indicated on their ticket will be delayed, provide the minimum compensation for inconvenience in the manner set out in section 19.

### **Denial of boarding**

**(4)** In the case of a denial of boarding, the carrier must

**(a)** provide passengers affected by the denial of boarding with the information set out in section 13;

**(b)** deny boarding in accordance with section 15 and provide the standard of treatment set out in section 16 to passengers affected by the denial of boarding;

**(c)** provide alternate travel arrangements or a refund, in the manner set out in section 17; and

**(d)** provide the minimum compensation for inconvenience for denial of boarding in the manner set out in section 20.

### **Information — cancellation, delay, denial of boarding**

**13 (1)** A carrier must provide the following information to the passengers who are affected by a cancellation, delay or a denial of boarding:

**(a)** the reason for the delay, cancellation or denial of boarding;

**(b)** the compensation to which the passenger may be entitled for the inconvenience;

**(c)** the standard of treatment for passengers, if any; and

**(d)** the recourse available against the carrier, including their recourse to the Agency.

### **Communication every 30 minutes**

**(2)** In the case of a delay, the carrier must communicate status updates to passengers every 30 minutes until a new departure time for the flight is set or alternate travel arrangements have been made for the affected passenger.

### **New information**

**(3)** The carrier must communicate to passengers any new information as soon as feasible.

### **Audible and visible announcement**

**(4)** The information referred to in subsection (1) must be provided by means of audible announcements and, upon request, by means of visible announcements.

**d)** s'ils ont été informés quatorze jours ou moins avant l'heure de départ indiquée sur leur titre de transport initial que leur arrivée à la destination indiquée sur ce titre de transport sera retardée, verse aux passagers l'indemnité minimale prévue à l'article 19 pour les inconvénients subis.

### **Refus d'embarquement**

**(4)** Dans le cas du refus d'embarquement, le transporteur :

**a)** fournit aux passagers concernés les renseignements prévus à l'article 13;

**b)** refuse l'embarquement conformément à l'article 15 et applique à l'égard des passagers concernés les normes de traitement prévues à l'article 16;

**c)** fournit aux passagers des arrangements de voyage alternatifs ou un remboursement aux termes de l'article 17.;

**d)** verse l'indemnité minimale prévue à l'article 20 pour les inconvénients subis.

### **Renseignements fournis à la suite d'un retard, d'une annulation ou d'un refus d'embarquement**

**13 (1)** Le transporteur fournit aux passagers visés par le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement les renseignements suivants :

**a)** la raison du retard, de l'annulation de vol ou du refus d'embarquement;

**b)** les indemnités qui peuvent être versées pour les inconvénients subis;

**c)** les normes de traitement des passagers applicables, le cas échéant;

**d)** les recours possibles contre lui, notamment ceux auprès de l'Office.

### **Mises à jour toutes les trente minutes**

**(2)** Dans le cas du retard, le transporteur fournit aux passagers une mise à jour toutes les trente minutes sur la situation, et ce, jusqu'à ce qu'une nouvelle heure de départ soit fixée ou jusqu'à ce que des arrangements de voyage alternatifs aient été pris.

### **Nouveau renseignement**

**(3)** Le transporteur fournit aux passagers tout nouveau renseignement dès que possible.

### **Annonces audio et visuelle**

**(4)** Les renseignements visés au paragraphe (1) sont fournis au moyen d'annonces faites sur support audio et, sur demande, sur support visuel.

**Method of communication**

**(5)** The information referred to in subsection (1) must also be provided to the passenger using the available communication method that they have indicated that they prefer, including a method that is compatible with adaptive technologies intended to assist persons with disabilities.

**Standards of treatment**

**14 (1)** If paragraph 11(3)(b) or (4)(b) or 12(2)(b) or (3)(b) applies to a carrier, and a passenger has waited two hours after the departure time that is indicated on their original ticket, the carrier must provide the passenger with the following treatment free of charge:

**(a)** food and drink in reasonable quantities, taking into account the length of the wait, the time of day and the location of the passenger; and

**(b)** access to a means of communication.

**Accommodations**

**(2)** If paragraph 11(3)(b) or (4)(b) or 12(2)(b) or (3)(b) applies to a carrier and the carrier expects that the passenger will be required to wait overnight for their original flight or for a flight reserved as part of alternate travel arrangements, the air carrier must offer, free of charge, hotel or other comparable accommodation that is reasonable in relation to the location of the passenger, as well as transportation to the hotel or other accommodation and back to the airport.

**Refusing or limiting treatment**

**(3)** The carrier may limit or refuse to provide a standard of treatment referred to in subsection (1) or (2) if providing that treatment would further delay the passenger.

**Denial of boarding — request for volunteers**

**15 (1)** If paragraph 11(5)(b) or 12(4)(b) applies to a carrier, it must not deny boarding to a passenger unless it has asked all passengers if they are willing to give up their seat.

**Passenger on aircraft**

**(2)** The carrier must not deny boarding to a passenger who is already on board the aircraft, unless the denial of boarding is required for reasons of safety.

**Confirmation of benefit**

**(3)** If a carrier offers a benefit in exchange for a passenger willingly giving up their seat in accordance with subsection (1) and a passenger accepts the offer, it must provide the passenger with a written confirmation of that benefit before the flight departs.

**Moyen de communication**

**(5)** Les renseignements visés au paragraphe (1) sont également fournis aux passagers à l'aide du moyen de communication disponible pour lequel ils ont indiqué une préférence, y compris un moyen qui est compatible avec les technologies d'adaptation visant à aider les personnes handicapées.

**Normes de traitement**

**14 (1)** Si les alinéas 11(3)(b) ou (4)(b), ou 12(2)(b) ou (3)(b), s'appliquent au transporteur et qu'il s'est écoulé deux heures depuis l'heure de départ indiquée sur le titre de transport initial du passager, le transporteur fournit, sans frais supplémentaires :

**a)** de la nourriture et des boissons en quantité raisonnable compte tenu de la durée de l'attente, du moment de la journée et du lieu où se trouve le passager;

**b)** l'accès à un moyen de communication.

**Hébergement**

**(2)** Si les alinéas 11(3)(b) ou (4)(b), ou 12(2)(b) ou (3)(b) s'appliquent au transporteur et que celui-ci prévoit que le passager devra attendre toute la nuit le vol retardé ou le vol faisant partie des arrangements de voyage alternatifs, le transporteur fournit au passager, sans frais supplémentaire, une chambre d'hôtel ou un lieu d'hébergement comparable qui est raisonnable compte tenu du lieu où se trouve le passager ainsi que le transport pour aller à l'hôtel ou au lieu d'hébergement et revenir à l'aéroport.

**Refus ou limite des normes de traitement**

**(3)** Le transporteur peut limiter les normes de traitement prévues aux paragraphes (1) ou (2), ou refuser de les appliquer, si leur application entraînerait un retard plus important pour le passager.

**Refus d'embarquement — demande de volontaires**

**15 (1)** Si les alinéas 11(5)(b) ou 12(4)(b) s'appliquent au transporteur, celui-ci ne peut refuser l'embarquement à un passager avant d'avoir demandé aux autres passagers si l'un d'eux accepterait de laisser son siège.

**Passager déjà à bord**

**(2)** Le passager déjà à bord de l'aéronef ne peut faire l'objet d'un refus d'embarquement, sauf pour des raisons de sécurité.

**Confirmation des avantages**

**(3)** Le transporteur qui offre un avantage aux passagers afin que l'un d'eux accepte de laisser son siège conformément au paragraphe (1), fournit aux passagers qui acceptent l'offre une confirmation écrite de l'avantage avant le départ du vol.

**Priority for boarding**

**(4)** If denial of boarding is necessary, the carrier must select the passengers who will be denied boarding, giving priority for boarding to passengers in the following order:

- (a)** an unaccompanied minor;
- (b)** a person with a disability and their support person, service animal, or emotional support animal, if any;
- (c)** a passenger who is travelling with family members; and
- (d)** a passenger who was previously denied boarding on the same ticket.

**Treatment when boarding is denied**

**16 (1)** If paragraph 11(5)(b) or 12(4)(b) applies to a carrier, it must, before a passenger boards the flight reserved as part of an alternate travel arrangement, provide them with the following treatment free of charge:

- (a)** food and drink in reasonable quantities, taking into account the length of the wait, the time of day and the location of the passenger; and
- (b)** access to a means of communication.

**Accommodations**

**(2)** If the carrier expects that the passenger will be required to wait overnight for a flight reserved as part of alternate travel arrangements, the carrier must offer, free of charge, hotel or other comparable accommodation that is reasonable in relation to the location of the passenger, as well as transportation to the hotel or other accommodation and back to the airport.

**Refusing or limiting treatment**

**(3)** The carrier may limit or refuse to provide a standard of treatment referred to in subsection (1) or (2) if providing that treatment would further delay the passenger.

**Alternate arrangements — within carrier's control**

**17 (1)** If paragraph 11(3)(c), (4)(c) or (5)(c) or 12(2)(c), (3)(c) or (4)(c) applies to a carrier, it must provide the following alternate travel arrangements free of charge to

**Priorité d'embarquement**

**(4)** Lorsque le refus d'embarquement est nécessaire, le transporteur sélectionne les passagers qui se verront refuser l'embarquement en accordant la priorité d'embarquement aux passagers dans l'ordre suivant :

- a)** un mineur non accompagné;
- b)** une personne handicapée et, le cas échéant, à leur personne de soutien, à leur animal d'assistance ou à leur animal de soutien émotionnel;
- c)** un passager qui voyage avec des membres de sa famille;
- d)** un passager qui s'est déjà vu refuser l'embarquement pour le même titre de transport.

**Normes de traitement des passagers lors du refus d'embarquement**

**16 (1)** Si les alinéas 11(5)b) ou 12(4)b) s'appliquent au transporteur, celui-ci fournit au passager, avant son embarquement à bord d'un vol faisant partie des arrangements de voyage alternatifs, sans frais supplémentaires :

- a)** de la nourriture et des boissons en quantité raisonnable compte tenu de la durée de l'attente, du moment de la journée et du lieu où se trouve le passager;
- b)** l'accès à un moyen de communication.

**Hébergement**

**(2)** Si le transporteur prévoit que le passager devra attendre toute la nuit le vol faisant partie des arrangements de voyage alternatifs, il lui fournit, sans frais supplémentaires, une chambre d'hôtel ou un lieu d'hébergement comparable qui est raisonnable compte tenu du lieu où se trouve le passager, ainsi que le transport pour aller à l'hôtel ou au lieu d'hébergement et revenir à l'aéroport.

**Refus ou limite des normes de traitement**

**(3)** Le transporteur peut limiter les normes de traitement prévues aux paragraphes (1) ou (2), ou refuser de les appliquer, si leur application entraînerait un retard plus important pour le passager.

**Arrangements alternatifs — situation attribuable au transporteur**

**17 (1)** Si les alinéas 11(3)c), (4)c) ou (5)c), ou 12(2)c), (3)c) ou (4)c) s'appliquent au transporteur, celui-ci fournit aux passagers, sans frais supplémentaires, les

ensure that passengers complete their itinerary as soon as feasible:

**(a)** in the case of a large carrier,

**(i)** a confirmed reservation for the next available flight that is operated by the original carrier, or a carrier with which the original carrier has a commercial agreement, is travelling on any reasonable air route from the airport at which the passenger is located to the destination that is indicated on the passenger's original ticket and departs within nine hours of the departure time that is indicated on that original ticket,

**(ii)** a confirmed reservation for a flight that is operated by any carrier and is travelling on any reasonable air route from the airport at which the passenger is located to the destination that is indicated on the passenger's original ticket and departs within 48 hours of the departure time that is indicated on that original ticket if the carrier cannot provide a confirmed reservation that complies with subparagraph (i), or

**(iii)** transportation to another airport that is within a reasonable distance of the airport at which the passenger is located and a confirmed reservation for a flight that is operated by any carrier and is travelling on any reasonable air route from that other airport to the destination that is indicated on the passenger's original ticket, if the carrier cannot provide a confirmed reservation that complies with subparagraphs (i) or (ii); and

**(b)** in the case of a small carrier, a confirmed reservation for the next available flight that is operated by the original carrier, or a carrier with which the original carrier has a commercial agreement, and is travelling on any reasonable air route from the airport at which the passenger is located to the destination that is indicated on the passenger's original ticket.

### Refund

**(2)** If the alternate travel arrangements offered in accordance with subsection (1) do not accommodate the passenger's travel needs, the carrier must

**(a)** in the case where the passenger is no longer at the point of origin that is indicated on the ticket and the travel no longer serves a purpose because of the delay, cancellation or denial of boarding, refund the ticket and provide the passenger with a confirmed reservation that

**(i)** is for a flight to that point of origin, and

**(ii)** accommodates the passenger's travel needs; and

arrangements de voyage alternatifs ci-après pour que les passagers puissent compléter leur itinéraire prévu dès que possible :

**a)** dans le cas d'un gros transporteur :

**(i)** une réservation confirmée pour le prochain vol disponible exploité par lui, ou par un transporteur avec lequel il a une entente commerciale, suivant toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se situe le passager vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager et dont le départ a lieu dans les neuf heures suivant l'heure de départ indiquée sur ce titre de transport,

**(ii)** s'il ne peut fournir une réservation confirmée visée au sous-alinéa (i), une réservation confirmée pour un vol exploité par tout transporteur, suivant toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se situe le passager vers la destination indiquée sur son titre de transport initial et dont le départ a lieu dans les quarante-huit heures,

**(iii)** s'il ne peut fournir une réservation confirmée visée aux sous-alinéas (i) ou (ii), le transport vers un aéroport se trouvant à une distance raisonnable de celui où se trouve le passager et une réservation confirmée vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager suivant toute route aérienne raisonnable exploitée par tout transporteur en partance de cet aéroport;

**b)** dans le cas d'un petit transporteur, une réservation confirmée pour le prochain vol disponible exploité par lui, ou par un transporteur avec lequel il a une entente commerciale, suivant toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se situe le passager, vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager.

### Remboursement

**(2)** Si les arrangements de voyage alternatifs fournis conformément au paragraphe (1) ne satisfont pas aux besoins de voyage du passager, le transporteur :

**a)** dans le cas où le passager n'est plus au point de départ indiqué sur le titre de transport et que le voyage n'a plus sa raison d'être en raison du retard, de l'annulation de vol ou du refus d'embarquement, rembourse le titre de transport et fournit au passager une réservation confirmée :

**(i)** pour un vol à destination de ce point de départ,

**(ii)** qui satisfait aux besoins de voyage du passager;

**(b)** in any other case, refund the unused portion of the ticket.

#### **Comparable services**

**(3)** To the extent possible, the alternate travel arrangements must provide services that are comparable to those of the original ticket.

#### **Refund of additional services**

**(4)** A carrier must refund the cost of any additional services purchased by a passenger in connection with their original ticket if

**(a)** the passenger did not receive those services on the alternate flight; or

**(b)** the passenger paid for those services a second time.

#### **Higher class of service**

**(5)** If the alternate travel arrangements provide for a higher class of service than the original ticket, the carrier must not request supplementary payment.

#### **Lower class of service**

**(6)** If the alternate travel arrangements provide for a lower class of service than the original ticket, the carrier must refund the difference in the cost of the applicable portion of the ticket.

#### **Method used for refund**

**(7)** Refunds under this section must be paid by the method used for the original payment and to the person who purchased the ticket or additional service.

#### **Alternate arrangements — outside carrier's control**

**18 (1)** If paragraph 10(3)(b) or (c) applies to a carrier, it must provide the following alternate travel arrangements free of charge to ensure that passengers complete their itinerary as soon as feasible:

**(a)** in the case of a large carrier,

**(i)** a confirmed reservation for the next available flight that is operated by the original carrier, or a carrier with which the original carrier has a commercial agreement, is travelling on any reasonable air route from the airport at which the passenger is located to the destination that is indicated on the passenger's original ticket and departs within 48 hours of the end of the event that caused the delay, cancellation or denial of boarding,

**(b)** dans tous les autres cas, rembourse les portions inutilisées du titre de transport.

#### **Services comparables**

**(3)** Dans la mesure du possible, les vols faisant partie des arrangements de voyage alternatifs offrent des services comparables à ceux prévus dans le titre de transport initial.

#### **Remboursement d'un service additionnel**

**(4)** Le transporteur rembourse le passager de tout service additionnel acheté en lien avec son titre de transport initial dans les cas suivants :

**a)** le passager n'a pas reçu ce service lors du vol alternatif;

**b)** le passager a payé de nouveau pour ce service.

#### **Classe de service supérieure**

**(5)** Si les arrangements de voyage alternatifs prévoient que le passager voyage dans une classe de service supérieure à celle prévue dans le titre de transport initial, le transporteur ne peut exiger le versement d'un supplément.

#### **Classe de service inférieure**

**(6)** Si les arrangements de voyage alternatifs prévoient que le passager voyage dans une classe de service inférieure à celle prévue dans le titre de transport initial, le transporteur rembourse la portion applicable du titre de transport.

#### **Moyen utilisé pour le remboursement**

**(7)** Les remboursements prévus au présent article sont versés, selon le mode de paiement initial à la personne qui a acheté le titre de transport ou le service additionnel.

#### **Arrangements alternatifs — situation indépendante de la volonté du transporteur**

**18 (1)** Si les alinéas 10(3)b) ou c) s'appliquent au transporteur, celui-ci fournit aux passagers, sans frais supplémentaires, les arrangements de voyage alternatifs ci-après pour que les passagers puissent compléter l'itinéraire prévu dès que possible :

**a)** dans le cas d'un gros transporteur :

**(i)** une réservation confirmée pour le prochain vol disponible exploité par lui, ou par un transporteur avec lequel il a une entente commerciale, suivant toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se trouve le passager vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager et dont le départ aura lieu dans les quarante-huit heures suivant la fin de l'évènement ayant causé le retard ou l'annulation de vol ou le refus d'embarquement,



**(ii)** if the carrier cannot provide a confirmed reservation that complies with subparagraph (i),

**(A)** a confirmed reservation for a flight that is operated by any carrier and is travelling on any reasonable air route from the airport at which the passenger is located, or another airport that is within a reasonable distance of that airport, to the destination that is indicated on the passenger's original ticket, and

**(B)** if the new departure is from an airport other than the one at which the passenger is located, transportation to that other airport; and

**(b)** in the case of a small carrier, a confirmed reservation for the next available flight that is operated by the original carrier, or a carrier with which the original carrier has a commercial agreement, and is travelling on any reasonable air route from the same airport to the destination that is indicated on the passenger's original ticket.

#### **Comparable services**

**(2)** To the extent possible, the alternate travel arrangements must provide services that are comparable to those of the original ticket.

#### **Higher class of service**

**(3)** If the alternate travel arrangements provide for a higher class of service than the original ticket, the carrier must not request supplementary payment.

#### **Compensation for delay or cancellation**

**19 (1)** If paragraph 12(2)(d) or (3)(d) applies to a carrier, it must provide the following minimum compensation:

**(a)** in the case of a large carrier,

**(i)** \$400, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by three hours or more, but less than six hours,

**(ii)** \$700, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by six hours or more, but less than nine hours, or

**(iii)** \$1,000, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by nine hours or more; and

**(ii)** s'il ne peut fournir une réservation confirmée visée au sous-alinéa (i) :

**(A)** une réservation confirmée pour un vol exploité par tout transporteur, suivant toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se situe le passager, ou d'un aéroport se trouvant à une distance raisonnable de celui-ci, vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager,

**(B)** si le départ s'effectue dans un aéroport autre que celui où se trouve le passager, le transport entre les aéroports;

**b)** dans le cas d'un petit transporteur, une réservation confirmée pour le prochain vol disponible exploité par lui, ou par un transporteur avec lequel il a une entente commerciale, pour toute route aérienne raisonnable à partir de l'aéroport où se trouve le passager, vers la destination indiquée sur le titre de transport initial du passager.

#### **Services comparables**

**(2)** Dans la mesure du possible, les vols faisant partie des arrangements de voyage alternatifs offrent des services comparables à ceux prévus dans le titre de transport initial.

#### **Classe de service supérieure**

**(3)** Si les arrangements de voyage alternatifs prévoient que le passager voyage dans une classe de service supérieure à celle prévue dans le titre de transport initial, le transporteur ne peut exiger le versement d'un supplément.

#### **Indemnité pour retard ou annulation de vol**

**19 (1)** Si les alinéas 12(2)d) ou (3)d) s'appliquent au transporteur, celui-ci verse l'indemnité minimale suivante :

**a)** dans le cas d'un gros transporteur :

**(i)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de trois heures ou plus, mais de moins de six heures, 400 \$,

**(ii)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport est retardée de six heures ou plus, mais de moins de neuf heures, 700 \$,

**(iii)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de neuf heures ou plus, 1000 \$;

**(b)** in the case of a small carrier,

**(i)** \$125, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by three hours or more, but less than six hours,

**(ii)** \$250, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by six hours or more, but less than nine hours, or

**(iii)** \$500, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by nine hours or more.

#### **Compensation in case of refund**

**(2)** If paragraph 12(2)(c) or (3)(c) applies to a carrier and the passenger's ticket is refunded in accordance with subsection 17(2), the carrier must provide a minimum compensation of

**(a)** \$400, in the case of a large carrier; and

**(b)** \$125, in the case of a small carrier.

#### **Deadline to file request**

**(3)** To receive the minimum compensation referred to in paragraph (1) or (2), a passenger must file a request for compensation with the carrier before the first anniversary of the day on which the flight delay or flight cancellation occurred.

#### **Deadline to respond**

**(4)** The carrier must, within 30 days after the day on which it receives the request, provide the compensation or an explanation as to why compensation is not payable.

#### **Compensation for denial of boarding**

**20 (1)** If paragraph 12(4)(d) applies to a carrier, it must provide the following minimum compensation:

**(a)** \$900, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by less than six hours;

**(b)** \$1,800, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by six hours or more, but less than nine hours; and

**(c)** \$2,400, if the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on the original ticket is delayed by nine hours or more.

**b)** dans le cas d'un petit transporteur :

**(i)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de trois heures ou plus mais de moins de six heures, 125 \$,

**(ii)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de six heures ou plus mais de moins de neuf heures, 250 \$,

**(iii)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de neuf heures ou plus, 500 \$.

#### **Indemnité en cas de remboursement**

**(2)** Si les alinéas 12(2)c) ou (3)c) s'appliquent au transporteur et que le titre de transport est remboursé au titre du paragraphe 17(2), le transporteur verse l'indemnité minimale suivante :

**a)** dans le cas d'un gros transporteur, 400 \$;

**b)** dans le cas d'un petit transporteur, 125 \$.

#### **Délai pour déposer une demande d'indemnité**

**(3)** Pour obtenir l'indemnité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), le passager dépose une demande auprès du transporteur avant le premier anniversaire du retard ou de l'annulation.

#### **Délai pour répondre**

**(4)** Le transporteur dispose de trente jours, après la date de la réception de la demande, pour verser l'indemnité au passager ou lui fournir les motifs de son refus de la verser.

#### **Indemnité pour refus d'embarquement**

**20 (1)** Si l'alinéa 12(4)d) s'applique au transporteur, il verse l'indemnité minimale suivante :

**a)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de moins de six heures, 900 \$;

**b)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de six heures ou plus, mais de moins de neuf heures, 1800 \$;

**c)** si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de neuf heures ou plus, 2 400 \$.

**Payment**

**(2)** The carrier must provide the compensation to the passenger as soon as it is operationally feasible, but not later than 48 hours after the time of the denial of boarding.

**Estimated arrival time**

**(3)** If the compensation is paid before the arrival of the flight reserved as part of alternate travel arrangements at the destination that is indicated on their ticket, that compensation is determined based on the flight's expected arrival.

**Written confirmation**

**(4)** If it is not possible to provide the compensation before the boarding time of the flight reserved as part of alternate travel arrangements, the carrier must provide the passenger with a written confirmation of the amount of the compensation that is owed.

**Adjustment**

**(5)** If the arrival of the passenger's flight at the destination that is indicated on their original ticket is after the time it was expected to arrive when the compensation was paid or confirmed in writing and the amount that was paid or confirmed no longer reflects the amount due in accordance with subsection (1), the carrier must adjust the amount of the compensation accordingly.

**Compensation for inconvenience**

**21** A carrier who is required to provide compensation must do so in the form of money, unless

- (a)** it offers compensation in another form that has a greater monetary value than the minimum monetary value of the compensation that is required under these Regulations;
- (b)** the passenger has been informed in writing of the monetary value of the other form of compensation;
- (c)** the other form of compensation does not expire; and
- (d)** the passenger confirms in writing that they have been informed of their right to receive monetary compensation and have chosen the other form of compensation.

## Assignment of Seats to Children under the Age of 14 Years

**Assigning seats**

**22 (1)** In order to facilitate the assignment of a seat to a child who is under the age of 14 years in close proximity to

**Paiement**

**(2)** Le transporteur verse l'indemnité aux passagers aussitôt qu'il le peut sur le plan opérationnel, mais au plus tard quarante-huit heures après le refus d'embarquement.

**Heure d'arrivée prévue**

**(3)** Si l'indemnité est versée avant que le vol faisant partie des arrangements de voyage alternatifs n'arrive à la destination indiquée sur le titre de transport initial, elle est calculée en fonction de l'heure d'arrivée prévue.

**Confirmation écrite**

**(4)** Si le transporteur ne peut verser l'indemnité avant l'heure d'embarquement du vol faisant partie des arrangements de voyage alternatifs fournis, il donne au passager une confirmation écrite du montant de cette indemnité.

**Ajustement**

**(5)** Si le vol d'un passager arrive à la destination indiquée sur le titre de transport initial après l'heure prévue, et que le montant de l'indemnité qui a été versée, ou confirmée par écrit, ne reflète pas l'indemnité due aux termes du paragraphe (1), le transporteur ajuste le montant de l'indemnité en conséquence.

**Indemnités pour inconvénients**

**21** Le transporteur tenu de verser une indemnité verse celle-ci en argent sauf si, à la fois :

- a)** il offre une indemnité, autre que monétaire, dont la valeur est supérieure au montant de l'indemnité minimale prévue par le présent règlement;
- b)** le passager a été informé par écrit de la valeur de l'indemnité sous l'autre forme;
- c)** l'indemnité sous l'autre forme n'a pas de date d'expiration;
- d)** le passager a confirmé par écrit qu'il a été informé de son droit à une indemnité en argent, mais qu'il préfère recevoir l'indemnité sous l'autre forme.

## Attribution de sièges aux enfants de moins de quatorze ans

**Attribution de sièges**

**22 (1)** Pour faciliter l'attribution aux enfants de moins de quatorze ans d'un siège à proximité du siège d'un parent

a parent, guardian or tutor in accordance with subsection (2), a carrier must, at no additional charge

- (a)** assign a seat before check-in to the child that is in close proximity to their parent, guardian or tutor; or
- (b)** if the carrier does not assign seats in accordance with paragraph (a), do the following:
  - (i)** advise passengers before check-in that the carrier will facilitate seat assignment of children in close proximity to a parent, guardian or tutor at no additional charge at the time of check-in or at the boarding gate,
  - (ii)** assign seats at the time of check-in, if possible,
  - (iii)** if it is not possible to assign seats at the time of check-in, ask for volunteers to change seats at the time of boarding, and
  - (iv)** if it is not possible to assign seats at the time of check-in and no passenger has volunteered to change seats at the time of boarding, ask again for volunteers to change seats before take-off.

#### **Proximity to adult's seat**

**(2)** The carrier must facilitate the assignment of a seat to a child who is under the age of 14 years by offering, at no additional charge,

- (a)** in the case of a child who is four years of age or younger, a seat that is adjacent to their parent, guardian or tutor's seat;
- (b)** in the case of a child who is 5 to 11 years of age, a seat that is in the same row as their parent, guardian or tutor's seat, and that is separated from that parent, guardian or tutor's seat by no more than one seat; and
- (c)** in the case of a child who is 12 or 13 years of age, a seat that is in a row that is separated from the row of their parent, guardian or tutor's seat by no more than one row.

#### **Difference in price**

**(3)** If a passenger is assigned a seat in accordance with subsection (2) that is in a lower class of service than their ticket provides, the carrier must reimburse the price difference between the classes of service, but if the passenger chooses a seat that is in a higher class of service than their ticket provides, the carrier may request supplementary payment representing the price difference between the classes of service.

ou d'un tuteur conformément au paragraphe (2), le transporteur, sans frais supplémentaires :

- a)** attribuée à un enfant de moins de quatorze ans, avant l'enregistrement, un siège à proximité du siège d'un parent ou d'un tuteur;
- b)** lorsqu'il n'attribue pas de sièges conformément à l'alinéa a), prend les mesures suivantes :
  - (i)** il avise les passagers, avant l'enregistrement, qu'il facilitera l'attribution aux enfants de sièges à proximité du siège d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires au moment de l'enregistrement ou à la porte d'embarquement,
  - (ii)** il attribue les sièges au moment de l'enregistrement, si possible,
  - (iii)** si l'attribution des sièges au moment de l'enregistrement est impossible, il demande si quelqu'un se porte volontaire pour changer de siège au moment de l'embarquement,
  - (iv)** si aucun passager ne se porte volontaire pour changer de siège au moment de l'embarquement, il demande de nouveau si quelqu'un se porte volontaire pour changer de siège avant le décollage.

#### **Proximité du siège d'un adulte**

**(2)** Le transporteur facilite l'attribution des sièges aux enfants de moins de quatorze ans, sans frais supplémentaires, de la façon suivante :

- a)** il attribue aux enfants de quatre ans et moins un siège adjacent au siège d'un parent ou d'un tuteur;
- b)** il attribue aux enfants de cinq à onze ans un siège situé à au plus un siège de celui de leur parent ou tuteur dans la même rangée;
- c)** il attribue aux enfants de douze et treize ans un siège dans une rangée située à au plus une rangée du siège de leur parent ou tuteur.

#### **Différence de prix**

**(3)** Lorsqu'un passager se voit attribuer un siège conformément au paragraphe (2) et que ce siège est dans une classe de service inférieure à celle prévue par son titre de transport, le transporteur rembourse la différence de prix entre les classes de service. Toutefois, si le passager choisit un siège dans une classe de service supérieure à celle prévue dans son titre de transport, le transporteur peut exiger un supplément représentant la différence de prix entre les classes de service.

## Baggage

### Lost or damaged baggage

**23 (1)** If a carrier admits to the loss of baggage, or if baggage is lost for more than 21 days or is damaged, the carrier must provide compensation equal to or greater than the sum of

- (a) the fees paid for that baggage,
- (b) in cases where the *Carriage by Air Act* applies, the compensation payable in accordance with that Act, and
- (c) in cases where the *Carriage by Air Act* does not apply, the amount that would be payable by the carrier in accordance with the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air set out in Schedule VI to that Act, if the carrier were conducting international carriage of baggage within the meaning of paragraph 1 of Article 1 of that Convention.

### Temporary loss

**(2)** If baggage is lost for 21 days or less, the carrier must provide compensation equal to or greater than the sum of

- (a) the fees paid for that baggage,
- (b) in cases where the *Carriage by Air Act* applies, the compensation payable in accordance with that Act, and
- (c) in cases where the *Carriage by Air Act* does not apply, the amount that would be payable by the carrier for delay in the carriage of baggage in accordance with the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air set out in Schedule VI to that Act, if the carrier were conducting international carriage of baggage within the meaning of paragraph 1 of Article 1 of that Convention.

### Musical instruments

**24 (1)** A carrier must establish terms and conditions with regard to

- (a) musical instruments that may be carried in the cabin or that must be checked, including
  - (i) restrictions with respect to size and weight,
  - (ii) restrictions with respect to quantity, and
  - (iii) the use of stowage space in the cabin;
- (b) fees for transporting instruments; and
- (c) passenger options if, because a flight will occur on a different aircraft than expected, there is insufficient stowage space in the cabin.

## Bagages

### Bagage perdu ou endommagé

**23 (1)** Si le transporteur admet la perte d'un bagage ou si le bagage est perdu pendant plus de vingt et un jours ou est endommagé, le transporteur verse une indemnité égale ou supérieure à la somme de ce qui suit :

- a) les frais payés pour le bagage;
- b) dans le cas où la *Loi sur le transport aérien* s'applique, le montant de l'indemnité payable conformément à cette loi;
- c) dans le cas où la *Loi sur le transport aérien* ne s'applique pas, la somme qui serait payable conformément à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international figurant à l'annexe VI de cette loi, si le transporteur aérien procédait au transport international de bagages au sens du paragraphe 1 de l'article 1 de cette convention.

### Perte temporaire

**(2)** Si le bagage est perdu pendant vingt et un jours ou moins, le transporteur verse une indemnité égale ou supérieure à la somme de ce qui suit :

- a) les frais payés pour le bagage;
- b) dans le cas où la *Loi sur le transport aérien* s'applique, le montant de l'indemnité payable conformément à cette loi;
- c) dans le cas où la *Loi sur le transport aérien* ne s'applique pas, la somme qui serait payable conformément à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international figurant à l'annexe VI de cette loi, si le transporteur aérien procédait au transport international de bagages au sens du paragraphe 1 de l'article 1 de cette convention.

### Instruments de musique

**24 (1)** Le transporteur élabore les modalités concernant :

- a) le transport d'instruments de musique en cabine ou à titre de bagages enregistrés, notamment :
  - (i) les restrictions relatives à la taille et au poids,
  - (ii) les restrictions relatives au nombre,
  - (iii) l'utilisation des espaces de rangement en cabine;
- b) les frais pour le transport d'instruments;
- c) les options s'offrant au passager si, en raison d'un changement d'aéronef, l'espace de rangement en cabine sera insuffisant pour l'instrument.

**Obligation to carry**

**(2)** A carrier must accept musical instruments as checked or carry-on baggage, unless accepting an instrument is contrary to general terms and conditions in the carrier's tariff with respect to the weight or dimension of baggage or to safety.

**Advertising****Definitions**

**25** The following definitions apply in this section and sections 27 to 31.

**air transportation charge** means, in relation to an air service, every fee or charge that must be paid upon the purchase of the air service, including the charge for the costs to the carrier of providing the service, but excluding any third party charge. (*frais du transport aérien*)

**third party charge** means, in relation to an air service or an optional incidental service, any tax or prescribed fee or charge established by a government, public or airport authority or agent or mandatary of a government or public or airport authority, that upon the purchase of the service is collected by the carrier or other seller of the service on behalf of the government, public or airport authority or the agent or mandatary for remittance to it. (*somme perçue pour un tiers*)

**total price** means

**(a)** in relation to an air service, the total of the air transportation charges and third party charges that must be paid to obtain the service; and

**(b)** in relation to an optional incidental service, the total of the amount that must be paid to obtain the service, including all third party charges. (*prix total*)

**Subsection 86.1(2) of the Act**

**26** For the purposes of subsection 86.1(2) of the Act and sections 25 to 31, a prescribed fee or charge is one that is fixed on a per person or ad valorem basis.

**Application**

**27 (1)** Subject to subsection (2), sections 28 to 31 apply to advertising in all media of prices for air services within, or originating in, Canada.

**Exception**

**(2)** Sections 28 to 31 do not apply to an advertisement that relates to

**(a)** an air cargo service;

**Obligation de transport**

**(2)** Le transporteur accepte les instruments de musique à titre de bagages enregistrés ou bagages de cabine, à moins que cela soit contraire aux conditions du tarif du transporteur relativement au poids ou aux dimensions des bagages ou à la sécurité.

**Publicité****Définitions**

**25** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 27 à 31.

**frais du transport aérien** S'entend, à l'égard d'un service aérien, de tout frais ou droit qui doit être payé lors de l'achat du service, y compris les coûts supportés par le transporteur pour la fourniture du service, mais à l'exclusion des sommes perçues pour un tiers. (*air transportation charge*)

**prix total** S'entend :

**a)** à l'égard d'un service aérien, de la somme des frais du transport aérien et des sommes perçues pour un tiers à payer pour ce service;

**b)** à l'égard d'un service optionnel connexe, de la somme totale à payer pour ce service, y compris les sommes perçues pour un tiers. (*total price*)

**somme perçue pour un tiers** S'entend, à l'égard d'un service aérien ou d'un service optionnel connexe, d'une taxe, de frais ou d'un droit établis par un gouvernement, une autorité publique, une autorité aéroportuaire ou un mandataire de ceux-ci et qui est, lors de l'achat du service, perçue par le transporteur ou autre vendeur pour le compte de ce gouvernement, de cette autorité ou de ce mandataire afin de lui être remis. (*third party charge*)

**Paragraphe 86.1(2) de la Loi**

**26** Pour l'application du paragraphe 86.1(2) de la Loi et des articles 25 à 31, les frais et droits visés sont ceux établis par personne ou proportionnellement à une valeur de référence.

**Application**

**27 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), les articles 28 à 31 s'appliquent à toute publicité dans les médias relative aux prix de services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada.

**Exception**

**(2)** Les articles 28 à 31 ne s'appliquent pas à la publicité relative :

**a)** à un service aérien de transport de marchandises;

**(b)** a package travel service that includes an air service and any accommodation, surface transportation or entertainment activity that is not incidental to the air service; or

**(c)** a price that is not offered to the general public and is fixed through negotiation.

### Medium to advertise

**(3)** Sections 28 to 31 do not apply to a person who provides another person with a medium to advertise the price of an air service.

### Information in advertisement

**28 (1)** A person who advertises the price of an air service must include the following information in the advertisement:

**(a)** the total price that must be paid to the advertiser to obtain the air service, expressed in Canadian dollars and, if it is also expressed in another currency, the name of that currency;

**(b)** the point of origin and point of destination of the service and whether the service is one-way or round-trip;

**(c)** any limitation on the period during which the advertised price will be offered and any limitation on the period for which the service will be provided at that price;

**(d)** the name and amount of each tax, fee or charge relating to the air service that is a third party charge;

**(e)** each optional incidental service offered for which a fee or charge is payable and its total price or range of total prices; and

**(f)** any published tax, fee or charge that is not collected by the advertiser but must be paid at the point of origin or departure by the person to whom the service is provided.

### Third party charges

**(2)** A person who advertises the price of an air service must set out all third party charges under the heading "Taxes, Fees and Charges" unless that information is only provided orally.

### Air transportation charges

**(3)** A person who makes a reference to an air transportation charge in an advertisement must set the charge out under the heading "Air Transportation Charges" unless that information is only provided orally.

**(b)** à un forfait de voyage qui inclut le service aérien et tout hébergement, transport terrestre ou autre activité qui n'est pas liée au service aérien;

**(c)** à un prix qui n'est pas offert au grand public et qui est fixé par voie de négociations.

### Support médiatique

**(3)** Les articles 28 à 31 ne s'appliquent pas à la personne qui fournit un support médiatique à une autre personne que celle-ci pour annoncer le prix d'un service aérien.

### Renseignements dans la publicité

**28 (1)** La personne qui annonce le prix d'un service aérien dans une publicité y inclut les renseignements suivants :

**a)** le prix total à payer à l'annonceur pour le service, en dollars canadiens, et, si le prix total est également indiqué dans une autre devise, la devise en cause;

**b)** le point de départ et le point d'arrivée du service et s'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller-retour;

**c)** toute restriction quant à la période pendant laquelle le prix annoncé sera offert et toute restriction quant à la période pour laquelle le service sera disponible à ce prix;

**d)** le nom et le montant de chacun des frais, droits et taxes qui constituent des sommes perçues pour un tiers pour ce service;

**e)** les services optionnels connexes offerts pour lesquels des frais ou des droits sont à payer, ainsi que leur prix total ou leur échelle de prix total;

**f)** les frais, droits ou taxes publiés qui ne sont pas perçus par lui, mais qui doivent être payés au point de départ ou d'arrivée du service par la personne à qui celui-ci est fourni.

### Tiers

**(2)** La personne qui annonce le prix d'un service aérien dans une publicité doit y indiquer les sommes perçues pour un tiers pour ce service sous le titre « Taxes, frais et droits », à moins que ces sommes ne soient annoncées qu'oralement.

### Frais du transport aérien

**(3)** La personne qui fait mention des frais du transport aérien dans une publicité indique sous le titre « Frais du transport aérien », à moins que ces frais du transport ne soient annoncés qu'oralement.

**One direction of round-trip service**

**(4)** A person who advertises the price of one direction of a round-trip air service is exempt from the application of paragraph (1)(a) if the following conditions are met:

- (a)** the advertised price is equal to 50% of the total price that must be paid to the advertiser to obtain the service;
- (b)** it is clearly indicated that the advertised price relates to only one direction of the service and applies only if both directions are purchased; and
- (c)** the advertised price is expressed in Canadian dollars and, if it is also expressed in another currency, the name of that other currency is specified.

**Readily obtainable information**

**(5)** A person is exempt from the requirement to provide the information referred to in paragraphs (1)(d) to (f) in their advertisement if the following conditions are met:

- (a)** the advertisement is not interactive; and
- (b)** the advertisement mentions a location that is readily accessible where all the information referred to in subsection (1) can be readily obtained.

**Total price readily determinable**

**29** A person must not provide information in an advertisement in a manner that could interfere with the ability of anyone to readily determine the total price that must be paid for an air service or for any optional incidental service.

**Distinction — tax and charges**

**30** A person must not set out an air transportation charge in an advertisement as if it were a third party charge or use the term “tax” in an advertisement to describe an air transportation charge.

**Name of third party charge**

**31** A person must not refer to a third party charge in an advertisement by a name other than the name under which it was established.

## Administrative Monetary Penalties

**Designation**

**32** The provisions, requirements and conditions set out in column 1 of the schedule are designated for the purposes of subsection 177(1) of the Act.

**Aller simple d'un service aller-retour**

**(4)** La personne qui annonce dans sa publicité le prix pour un aller simple d'un service aller-retour est exemptée de l'application de l'alinéa (1)a) si les conditions suivantes sont remplies :

- a)** le prix annoncé correspond à cinquante pour cent du prix total à payer à l'annonceur pour le service;
- b)** il est clairement indiqué que le prix annoncé n'est que pour un aller simple et qu'il ne s'applique qu'à l'achat d'un aller-retour;
- c)** le prix annoncé est en dollars canadiens et, s'il est également indiqué dans une autre devise, la devise est précisée.

**Renseignements disponibles**

**(5)** La personne est exemptée d'inclure dans sa publicité les renseignements visés aux alinéas (1)d) à f) si les conditions suivantes sont remplies :

- a)** la publicité n'est pas interactive;
- b)** la publicité renvoie à un endroit facilement accessible où tous les renseignements visés au paragraphe (1) peuvent être facilement obtenus.

**Prix total à déterminer aisément**

**29** Il est interdit de présenter des renseignements dans une publicité d'une manière qui pourrait nuire à la capacité de toute personne à déterminer aisément le prix total à payer pour un service aérien ou pour les services optionnels connexes.

**Terminologie — taxe et frais**

**30** Il est interdit de présenter dans une publicité des frais du transport aérien comme étant une somme perçue pour un tiers ou d'y utiliser le terme « taxe » pour désigner de tels frais.

**Nom du tiers**

**31** Il est interdit de désigner dans une publicité une somme perçue pour un tiers sous un nom autre que celui sous lequel elle a été établie.

## Sanctions administratives pécuniaires

**Désignation**

**32** Pour l'application du paragraphe 177(1) de la Loi, les dispositions, les obligations et les conditions mentionnées à la colonne 1 de l'annexe sont des textes désignés.



**Maximum amount payable**

**33** The maximum amount payable in respect of a contravention of a provision, requirement or condition set out in column 1 of the schedule is the amount

- (a) in respect of a corporation, set out in column 2; and
- (b) in respect of an individual, set out in column 3.

## Transitional Provisions

**Subsection 2(1)**

**34 (1)** Subsections 2(1) and (2) do not apply in respect of section 22 before December 15, 2019.

**Delay and cancellation**

**(2)** Subsections 2(1) and (2), paragraphs 10(3)(b) and (c), 11(3)(b) and (c) and (4)(b) and (c), 12(2)(b) to (d) and (3)(b) to (d) and 13(1)(b) to (d) and sections 17 and 18 do not apply in respect of a delay or cancellation of a flight before December 15, 2019.

## Amendments to these Regulations

**35** Subsection 5(5) of these Regulations is replaced by the following:

**Notice**

**(5)** The following notice must be made available on all digital platforms that the carrier uses to sell tickets and on all documents on which the passenger's itinerary appears: "If you are denied boarding, your flight is cancelled or delayed for at least two hours, or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website.

Si l'embarquement vous est refusé, ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada."

**36** Subsection 7(1) of these Regulations is replaced by the following:

**Notice at airport**

**7 (1)** A carrier operating a flight to or from an airport in Canada must display, in a visible manner at the check-in

**Montant maximal de la sanction**

**33** Le montant maximal de la sanction pour une contravention d'un texte désignées visé à la colonne 1 de l'annexe, est prévu :

- a) dans le cas d'une personne morale, à la colonne 2;
- b) dans le cas d'une personne physique, à la colonne 3.

## Dispositions transitoires

**Paragraphe 2(1)**

**34 (1)** Les paragraphes 2(1) et (2) ne s'appliquent pas à l'article 22 avant le 15 décembre 2019.

**Retard et annulation de vol**

**(2)** Les paragraphes 2(1) et (2), les alinéas 10(3)(b) et (c), 11(3)(b) et (c), 11(4)(b) et (c), 12(2)(b) à (d), 12(3)(b) à (d), 13(1)(b) à (d) et les articles 17 et 18 ne s'appliquent pas au retard ou à l'annulation de vol d'un vol avant le 15 décembre 2019.

## Modifications au présent règlement

**35** Le paragraphe 5(5) du présent règlement est remplacé par ce qui suit :

**Avis**

**(5)** L'avis ci-après figure, sur toute plateforme numérique où le transporteur vend des titres de transport et sur tout document contenant l'itinéraire du passager :

« Si l'embarquement vous est refusé, ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.

If you are denied boarding, your flight is cancelled or delayed for at least two hours, or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website. »

**36** Le paragraphe 7(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**Avis à l'aéroport**

**(1)** Le transporteur qui exploite un vol en provenance ou à destination d'un aéroport au Canada, affiche au

desk, self-service machines and boarding gate, a notice containing the following text:

“If you are denied boarding, your flight is cancelled or delayed for at least two hours, or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency’s website.

Si l'embarquement vous est refusé, ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.”

## Consequential Amendments

### Air Transportation Regulations

**37 The definition *passenger* in section 2 of the *Air Transportation Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

**38 Section 2.1 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**2.1** Pour l'application du présent règlement, *taxe* s'entend des prix, taux ou frais établis par un transporteur aérien pour le transport, l'expédition, la garde, la manutention ou la livraison des marchandises ou pour le transport, le traitement et le soin des passagers, ou pour tout service connexe.

**39 The Regulations are amended by adding the following after section 2.1:**

**2.2** For the purposes of these Regulations, *passenger* means a person, other than a member of the air crew, who uses an air carrier's domestic service or international service by boarding the air carrier's aircraft pursuant to a valid contract or arrangement.

**40 (1) Subparagraph 107(1)(n)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) le transport des personnes handicapées,

comptoir d'enregistrement, aux bornes libre-service et à la porte d'embarquement, un avis indiquant d'une manière visible le texte suivant :

« Si l'embarquement vous est refusé, ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures ou si vos bagages sont perdus ou endommagés, vous pourriez avoir droit au titre du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, à certains avantages au titre des normes de traitement applicables et à une indemnité. Pour de plus amples renseignements sur vos droits, veuillez communiquer avec votre transporteur aérien ou visiter le site Web de l'Office des transports du Canada.

If you are denied boarding, your flight is cancelled or delayed for at least two hours, or your baggage is lost or damaged, you may be entitled to certain standards of treatment and compensation under the *Air Passenger Protection Regulations*. For more information about your passenger rights please contact your air carrier or visit the Canadian Transportation Agency's website. »

## Modifications corrélatives

### Règlement sur les transports aériens

**37 La définition de *passager*, à l'article 2 du *Règlement sur les transports aériens*<sup>1</sup>, est abrogée.**

**38 L'article 2.1 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**2.1** Pour l'application du présent règlement, *taxe* s'entend des prix, taux ou frais établis par un transporteur aérien pour le transport, l'expédition, la garde, la manutention ou la livraison des marchandises ou pour le transport, le traitement et le soin des passagers, ou pour tout service connexe.

**39 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2.1, de ce qui suit :**

**2.2** Pour l'application du présent règlement, *passager* s'entend de la personne, autre qu'un membre du personnel d'aéronef, qui voyage à bord d'un aéronef du service intérieur ou du service international du transporteur aérien aux termes d'un contrat ou d'une entente valide.

**40 (1) Le sous-alinéa 107(1)(n)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) le transport des personnes handicapées,

<sup>1</sup> SOR/88-58

<sup>1</sup> DORS/88-58

**(2) Subparagraphs 107(1)(n)(ii) to (xii) of the Regulations are replaced by the following:**

- (ii)** the carriage of children,
- (iii)** unaccompanied minors, including those who are travelling under the carrier's supervision,
- (iv)** the assignment of seats to children who are under the age of 14 years,
- (v)** failure to operate the service or failure to operate the air service according to schedule,
- (vi)** flight delay,
- (vii)** flight cancellation,
- (viii)** delay on the tarmac,
- (ix)** denial of boarding,
- (x)** the re-routing of passengers,
- (xi)** whether the carrier is bound by the obligations of a large carrier or the obligations of a small carrier that are set out in the *Air Passenger Protection Regulations*,
- (xii)** refunds for services purchased but not used, whether in whole or in part, either as a result of the client's unwillingness or inability to continue or the air carrier's inability to provide the service for any reason,
- (xiii)** ticket reservation, cancellation, confirmation, validity and loss,
- (xiv)** refusal to transport passengers or goods,
- (xv)** method of calculation of charges not specifically set out in the tariff,
- (xvi)** the carriage of baggage including the loss, delay or damaging of baggage,
- (xvii)** the transportation of musical instruments,
- (xviii)** limits of liability respecting passengers and goods,
- (xix)** exclusions from liability respecting passengers and goods,
- (xx)** procedures to be followed, and time limitations, respecting claims, and
- (xxi)** any other terms and conditions deemed under subsection 86.11(4) of the Act to be included in the tariff;

**(2) Les sous-alinéas 107(1)n)(ii) à (xii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (ii)** le transport des enfants,
- (iii)** les mineurs non accompagnés, notamment ceux qui voyagent sous la supervision du transporteur,
- (iv)** l'attribution de sièges aux enfants de moins de quatorze ans,
- (v)** l'inexécution du service aérien ou le non-respect de l'horaire prévu pour le service aérien,
- (vi)** les vols retardés,
- (vii)** les vols annulés,
- (viii)** les retards sur l'aire de trafic,
- (ix)** les refus d'embarquement,
- (x)** le réacheminement des passagers,
- (xi)** si le transporteur est tenu de respecter les obligations applicable aux gros transporteur ou aux petits transporteurs qui sont prévues par le *Règlement sur la protection des passagers aériens*,
- (xii)** le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque,
- (xiii)** la réservation, l'annulation de vol, la confirmation, la validité et la perte des billets,
- (xiv)** le refus de transporter des passagers ou des marchandises,
- (xv)** la méthode de calcul des frais non précisés dans le tarif,
- (xvi)** le transport des bagages, y compris la perte, le retard ou le endommagement de ceux-ci,
- (xvii)** le transport des instruments de musique,
- (xviii)** les limites de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xix)** les exclusions de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xx)** la marche à suivre ainsi que les délais fixés pour les réclamations,

**41 Section 113.1 of the Regulations is replaced by the following:**

**113.1 (1)** If an air carrier that offers an international service fails to apply the fares, rates, charges or terms and conditions of carriage set out in the tariff that applies to that service, the Agency may, if it receives a written complaint, direct the air carrier to

(a) take the corrective measures that the Agency considers appropriate; and

(b) pay compensation for any expense incurred by a person adversely affected by its failure to apply the fares, rates, charges or terms and conditions that are applicable to the service it offers and that were set out in the tariff.

(2) If the written complaint is with respect to a term or condition of carriage concerning an obligation prescribed by regulations made under subsection 86.11(1) of the Act, it must have been filed by a person adversely affected by the failure to apply the term or condition.

(3) The Agency may make applicable, to some or to all passengers of the same flight as the complainant, all or part of the Agency's decision respecting a complaint related to any term or condition of carriage concerning any obligation prescribed by regulations made under paragraph 86.11(1)(b) of the Act, to the extent that it considers appropriate.

**42 (1) Subparagraph 122(c)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) le transport des personnes handicapées,

**(2) Subparagraphs 122(c)(ii) to (xii) of the Regulations are replaced by the following:**

(ii) the carriage of children,

(iii) unaccompanied minors, including those who are travelling under the carrier's supervision,

(iv) the assignment of seats to children who are under the age of 14 years,

(v) failure to operate the service or failure to operate the air service according to schedule,

(vi) flight delay,

(vii) flight cancellation,

(xxi) toute autre modalité réputée figurer au tarif du transporteur au titre du paragraphe 86.11(4) de la Loi;

**41 L'article 113.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**113.1 (1)** Si un transporteur aérien n'applique pas les prix, taux, frais ou conditions de transport applicables au service international qu'il offre et figurant à son tarif, l'Office peut, suite au dépôt d'une plainte écrite, lui enjoindre :

a) de prendre les mesures correctives qu'il estime indiquées;

b) de verser des indemnités à quiconque pour toutes dépenses qu'il a supportées en raison de la non-application de ces prix, taux, frais ou conditions de transport applicables aux services offerts et prévus au tarif.

(2) Lorsqu'une plainte écrite porte sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu du paragraphe 86.11(1) de la Loi, cette plainte est déposée par la personne lésée.

(3) L'Office peut rendre applicable, dans la mesure qu'il estime indiquée, à une partie ou à l'ensemble des passagers du même vol que l'auteur d'une plainte écrite qui porte sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)b) de la Loi, tout ou partie de sa décision relative à cette plainte.

**42 (1) Le sous-alinéa 122c)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) le transport des personnes handicapées,

**(2) Les sous-alinéas 122c)(ii) à (xii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(ii) le transport des enfants,

(iii) les mineurs non accompagnés, notamment ceux qui voyagent sous la supervision du transporteur,

(iv) l'attribution de sièges aux enfants de moins de quatorze ans,

(v) l'inexécution du service aérien ou le non-respect de l'horaire prévu pour le service aérien,

(vi) les vols retardés,

(vii) les vols annulés,

- (viii) delay on the tarmac,
- (ix) denial of boarding,
- (x) the re-routing of passengers,
- (xi) whether the carrier is bound by the obligations of a large carrier or the obligations of a small carrier that are set out in the *Air Passenger Protection Regulations*,
- (xii) refunds for services purchased but not used, whether in whole or in part, either as a result of the client's unwillingness or inability to continue or the air carrier's inability to provide the service for any reason,
- (xiii) ticket reservation, cancellation, confirmation, validity and loss,
- (xiv) refusal to transport passengers or goods,
- (xv) method of calculation of charges not specifically set out in the tariff,
- (xvi) the carriage of baggage including the loss, delay or damaging of baggage,
- (xvii) the transportation of musical instruments,
- (xviii) limits of liability respecting passengers and goods,
- (xix) exclusions from liability respecting passengers and goods,
- (xx) procedures to be followed, and time limitations, respecting claims, and
- (xxi) any other terms and conditions deemed under subsection 86.11(4) of the Act to be included in the tariff;

**(3) Section 122 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):**

- (d) a policy respecting the refusal to transport a person who is less than five years old unless that person is accompanied by their parent or a person who is at least 16 years old.

**43 Part V.1 of the Regulations is repealed.**

- (viii) les retards sur l'aire de trafic,
- (ix) les refus d'embarquement,
- (x) le réacheminement des passagers,
- (xi) si le transporteur est tenu de respecter les obligations applicable aux gros transporteur ou aux petits transporteurs qui sont prévues par le *Règlement sur la protection des passagers aériens*,
- (xii) le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque,
- (xiii) la réservation, l'annulation de vol, la confirmation, la validité et la perte des billets,
- (xiv) le refus de transporter des passagers ou des marchandises,
- (xv) la méthode de calcul des frais non précisés dans le tarif,
- (xvi) le transport des bagages, y compris la perte, le retard ou le endommagement,
- (xvii) le transport des instruments de musique,
- (xviii) les limites de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xix) les exclusions de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xx) la marche à suivre ainsi que les délais fixés pour les réclamations,
- (xxi) toute autre modalité réputée figurer au tarif du transporteur au titre du paragraphe 86.11(4) de la Loi;

**(3) L'article 122 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :**

- d) la politique concernant le refus de transport d'un enfant de moins de cinq ans à moins qu'il ne soit accompagné par son parent ou par une personne âgée de seize ans ou plus.

**43 La partie V.1 du même règlement est abrogée.**

## Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations

**44** The Schedule to the *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations*<sup>2</sup> is amended by adding the following in numerical order:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision, Requirement or Condition	Maximum Amount Payable — Corporation (\$)	Maximum Amount Payable — Individual (\$)
85.5	Paragraph 122(d)	25,000	5,000

**45** Items 96.1 to 96.92 of the schedule to the Regulations are repealed.

## Coming into Force

**July 15, 2019**

**46 (1)** Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on July 15, 2019.

**December 15, 2019**

**(2)** Sections 14, 19, 22, 35 and 36 come into force on December 15, 2019.

### Schedule

**(3)** Items 28 to 30, 54 to 62 and 70 to 72 of the schedule come into force on December 15, 2019.

### SCHEDULE

(Sections 32 and 33)

## Administrative Monetary Penalties

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision, Requirement or Condition	Maximum Amount Payable — Corporation (\$)	Maximum Amount Payable — Individual (\$)
1	Subsection 4(2)	25,000	5,000
2	Paragraph 5(1)(a)	25,000	5,000
3	Paragraph 5(1)(b)	25,000	5,000
4	Paragraph 5(1)(c)	25,000	5,000

<sup>2</sup> SOR/99-244

## Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)

**44** L'annexe du *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*<sup>2</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Texte désigné	Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$)	Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$)
85.5	Alinéa 122(d)	25 000	5 000

**45** Les articles 96.1 à 96.92 de l'annexe du même règlement sont abrogés.

## Entrée en vigueur

**15 juillet 2019**

**46 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur le 15 juillet 2019.

**15 décembre 2019**

**(2)** Les articles 14, 19, 22, 35 et 36 entrent en vigueur le 15 décembre 2019.

### Annexe

**(3)** Les articles 28 à 30, 54 à 62 et 70 à 72 de l'annexe entrent en vigueur le 15 décembre 2019.

### ANNEXE

(articles 32 et 33)

## Sanctions administratives pécuniaires

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Texte désigné	Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$)	Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$)
1	Paragraphe 4(2)	25 000	5 000
2	Alinéa 5(1)a)	25 000	5 000
3	Alinéa 5(1)b)	25 000	5 000
4	Alinéa 5(1)c)	25 000	5 000

<sup>2</sup> DORS/99-244

Item	Column 1	Column 2	Column 3			Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Provision, Requirement or Condition	Maximum Amount Payable — Corporation (\$)	Maximum Amount Payable — Individual (\$)	Article	Texte désigné	Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$)	Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$)	
5	Subsection 5(2)	25,000	5,000	5	Paragraphe 5(2)	25,000	5,000	
6	Subsection 5(3)	25,000	5,000	6	Paragraphe 5(3)	25 000	5 000	
7	Subsection 5(5)	25,000	5,000	7	Paragraphe 5(5)	25 000	5 000	
8	Subsection 5(6)	25,000	5,000	8	Paragraphe 5(6)	25 000	5 000	
9	Section 6	25,000	5,000	9	Article 6	25 000	5 000	
10	Subsection 7(1)	25,000	5,000	10	Paragraphe 7(1)	25 000	5 000	
11	Subsection 7(2)	25,000	5,000	11	Paragraphe 7(2)	25 000	5 000	
12	Paragraph 8(1)(a)	25,000	5,000	12	Alinéa 8(1)a)	25 000	5 000	
13	Paragraph 8(1)(b)	25,000	5,000	13	Alinéa 8(1)b)	25 000	5 000	
14	Paragraph 8(1)(c)	25,000	5,000	14	Alinéa 8(1)c)	25 000	5 000	
15	Paragraph 8(1)(d)	25,000	5,000	15	Alinéa 8(1)d)	25 000	5 000	
16	Subsection 8(2)	25,000	5,000	16	Paragraphe 8(2)	25 000	5 000	
17	Paragraph 9(1)(a)	25,000	5,000	17	Alinéa 9(1)a)	25 000	5 000	
18	Paragraph 9(1)(b)	25,000	5,000	18	Alinéa 9(1)b)	25 000	5 000	
19	Subsection 9(3)	25,000	5,000	19	Paragraphe 9(3)	25 000	5 000	
20	Paragraph 13(1)(a)	25,000	5,000	20	Alinéa 13(1)a)	25 000	5 000	
21	Paragraph 13(1)(b)	25,000	5,000	21	Alinéa 13(1)b)	25 000	5 000	
22	Paragraph 13(1)(c)	25,000	5,000	22	Alinéa 13(1)c)	25 000	5 000	
23	Paragraph 13(1)(d)	25,000	5,000	23	Alinéa 13(1)d)	25 000	5 000	
24	Subsection 13(2)	25,000	5,000	24	Paragraphe 13(2)	25 000	5 000	
25	Subsection 13(3)	25,000	5,000	25	Paragraphe 13(3)	25 000	5 000	
26	Subsection 13(4)	25,000	5,000	26	Paragraphe 13(4)	25 000	5 000	
27	Subsection 13(5)	25,000	5,000	27	Paragraphe 13(5)	25 000	5 000	
28	Paragraph 14(1)(a)	25,000	5,000	28	Alinéa 14(1)a)	25 000	5 000	
29	Paragraph 14(1)(b)	25,000	5,000	29	Alinéa 14(1)b)	25 000	5 000	
30	Subsection 14(2)	25,000	5,000	30	Paragraphe 14(2)	25 000	5 000	
31	Subsection 15(1)	25,000	5,000	31	Paragraphe 15(1)	25 000	5 000	
32	Subsection 15(2)	25,000	5,000	32	Paragraphe 15(2)	25 000	5 000	
33	Subsection 15(3)	25,000	5,000	33.	Paragraphe 15(3)	25 000	5 000	
34	Subsection 15(4)	25,000	5,000	34	Paragraphe 15(4)	25 000	5 000	
35	Paragraph 16(1)(a)	25,000	5,000	35	Alinéa 16(1)a)	25 000	5 000	
36	Paragraph 16(1)(b)	25,000	5,000	36	Alinéa 16(1)b)	25 000	5 000	
37	Subsection 16(2)	25,000	5,000	37	Paragraphe 16(2)	25 000	5 000	
38	Subparagraph 17(1)(a)(i)	25,000	5,000	38	Sous-alinéa 17(1)a)(i)	25 000	5 000	
39	Subparagraph 17(1)(a)(ii)	25,000	5,000	39	Sous-alinéa 17(1)a)(ii)	25 000	5 000	
40	Subparagraph 17(1)(a)(iii)	25,000	5,000	40	Sous-alinéa 17(1)a)(iii)	25 000	5 000	
41	Paragraph 17(1)(b)	25,000	5,000	41	Alinéa 17(1)b)	25 000	5 000	
42	Paragraph 17(2)(a)	25,000	5,000	42	Alinéa 17(2)a)	25 000	5 000	

Item	Column 1	Column 2	Column 3			Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Provision, Requirement or Condition	Maximum Amount Payable — Corporation (\$)	Maximum Amount Payable — Individual (\$)	Article	Texte désigné	Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$)	Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$)	
43	Paragraph 17(2)(b)	25,000	5,000	43	Alinéa 17(2)b)	25 000	5 000	
44	Subsection 17(3)	25,000	5,000	44	Paragraphe 17(3)	25 000	5 000	
45	Subsection 17(4)	25,000	5,000	45	Paragraphe 17(4)	25 000	5 000	
46	Subsection 17(5)	25,000	5,000	46	Paragraphe 17(5)	25 000	5 000	
47	Subsection 17(6)	25,000	5,000	47	Paragraphe 17(6)	25 000	5 000	
48	Subsection 17(7)	25,000	5,000	48	Paragraphe 17(7)	25 000	5 000	
49	Subparagraph 18(1)(a)(i)	25,000	5,000	49	Sous-alinéa 18(1)a)(i)	25 000	5 000	
50	Subparagraph 18(1)(a)(ii)	25,000	5,000	50	Sous-alinéa 18(1)a)(ii)	25 000	5 000	
51	Paragraph 18(1)(b)	25,000	5,000	51	Alinéa 18(1)b)	25 000	5 000	
52	Subsection 18(2)	25,000	5,000	52	Paragraphe 18(2)	25 000	5 000	
53	Subsection 18(3)	25,000	5,000	53	Paragraphe 18(3)	25 000	5 000	
54	Subparagraph 19(1)(a)(i)	25,000	5,000	54	Sous-alinéa 19(1)a)(i)	25 000	5 000	
55	Subparagraph 19(1)(a)(ii)	25,000	5,000	55	Sous-alinéa 19(1)a)(ii)	25 000	5 000	
56	Subparagraph 19(1)(a)(iii)	25,000	5,000	56	Sous-alinéa 19(1)a)(iii)	25 000	5 000	
57	Subparagraph 19(1)(b)(i)	25,000	5,000	57	Sous-alinéa 19(1)b)(i)	25 000	5 000	
58	Subparagraph 19(1)(b)(ii)	25,000	5,000	58	Sous-alinéa 19(1)b)(ii)	25 000	5 000	
59	Subparagraph 19(1)(b)(iii)	25,000	5,000	59	Sous-alinéa 19(1)b)(iii)	25 000	5 000	
60	Paragraph 19(2)(a)	25,000	5,000	60	Alinéa 19(2)a)	25 000	5 000	
61	Paragraph 19(2)(b)	25,000	5,000	61	Alinéa 19(2)b)	25 000	5 000	
62	Subsection 19(4)	25,000	5,000	62	Paragraphe 19(4)	25 000	5 000	
63	Paragraph 20(1)(a)	25,000	5,000	63	Alinéa 20(1)a)	25 000	5 000	
64	Paragraph 20(1)(b)	25,000	5,000	64	Alinéa 20(1)b)	25 000	5 000	
65	Paragraph 20(1)(c)	25,000	5,000	65	Alinéa 20(1)c)	25 000	5 000	
66	Subsection 20(2)	25,000	5,000	66	Paragraphe 20(2)	25 000	5 000	
67	Subsection 20(4)	25,000	5,000	67	Paragraphe 20(4)	25 000	5 000	
68	Subsection 20(5)	25,000	5,000	68	Paragraphe 20(5)	25 000	5 000	
69	Section 21	25,000	5,000	69	Article 21	25 000	5 000	
70	Subsection 22(1)	25,000	5,000	70	Paragraphe 22(1)	25 000	5 000	
71	Subsection 22(2)	25,000	5,000	71	Paragraphe 22(2)	25 000	5 000	
72	Subsection 22(3)	25,000	5,000	72	Paragraphe 22(3)	25 000	5 000	
73	Subsection 23(1)	25,000	5,000	73	Paragraphe 23(1)	25 000	5 000	
74	Subsection 23(2)	25,000	5,000	74	Paragraphe 23(2)	25 000	5 000	
75	Paragraph 24(1)(a)	25,000	5,000	75	Alinéa 24(1)a)	25 000	5 000	
76	Paragraph 24(1)(b)	25,000	5,000	76	Alinéa 24(1)b)	25 000	5 000	
77	Paragraph 24(1)(c)	25,000	5,000	77	Alinéa 24(1)c)	25 000	5 000	
78	Subsection 24(2)	25,000	5,000	78	Paragraphe 24(2)	25 000	5 000	
79	Paragraph 28(1)(a)	25,000	5,000	79	Alinéa 28(1)a)	25 000	5 000	
80	Paragraph 28(1)(b)	25,000	5,000	80	Alinéa 28(1)b)	25 000	5 000	



Item	Column 1 Provision, Requirement or Condition	Column 2 Maximum Amount Payable — Corporation (\$)	Column 3 Maximum Amount Payable — Individual (\$)
81	Paragraph 28(1)(c)	25,000	5,000
82	Paragraph 28(1)(d)	5,000	1,000
83	Paragraph 28(1)(e)	5,000	1,000
84	Paragraph 28(1)(f)	5,000	1,000
85	Subsection 28(2)	5,000	1,000
86	Subsection 28(3)	5,000	1,000
87	Section 29	5,000	1,000
88	Section 30	5,000	1,000
89	Section 31	5,000	1,000

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$)	Colonne 3 Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$)
81	Alinéa 28(1)c)	25 000	5 000
82	Alinéa 28(1)d)	5 000	1 000
83	Alinéa 28(1)e)	5 000	1 000
84	Alinéa 28(1)f)	5 000	1 000
85	Paragraphe 28(2)	5 000	1 000
86	Paragraphe 28(3)	5 000	1 000
87	Article 29	5 000	1 000
88	Article 30	5 000	1 000
89	Article 31	5 000	1 000

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Executive summary

**Issues:** Currently, Canada does not have a standardized passenger protection regime for air travel. While the *Air Transportation Regulations* (ATR) establish the terms and conditions that air carriers operating in Canada must address in their tariffs, air carriers are permitted to establish their own policies in these areas. This approach has not always resulted in transparent, clear, fair, and consistent policies regarding the treatment of passengers. Regulations are required to establish air carrier obligations that achieve these objectives.

**Description:** The *Air Passenger Protection Regulations* (APPR) define requirements with respect to clear communication, delayed or cancelled flights, denied boarding, tarmac delays, the seating of children under the age of 14, damaged or lost baggage, and the transportation of musical instruments. These regulations ensure clearer, more consistent passenger rights by establishing minimum requirements, standards of treatment, and in some situations minimum levels of compensation that all air carriers must provide to passengers. The regulations also address other consumer-related issues such as the transportation of minors and a housekeeping change related to air services price advertising.

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

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

### Résumé

**Enjeux :** À l'heure actuelle, le Canada ne dispose pas d'un régime uniforme de protection des passagers aériens. Le *Règlement sur les transports aériens* (RTA) établit les conditions dont les transporteurs aériens, qui mènent leurs activités au Canada, doivent tenir compte dans leurs tarifs, mais les transporteurs aériens ont le droit d'établir leurs propres politiques sur ces différents aspects. Cette approche n'a pas toujours donné lieu à des politiques transparentes, claires, justes et uniformes sur le traitement des passagers. Un règlement permettant d'atteindre ces objectifs est nécessaire pour définir les obligations des transporteurs aériens envers les passagers.

**Description :** Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) définit les exigences concernant la clarté des communications, les vols retardés ou annulés, les refus d'embarquement, les retards sur l'aire de trafic, l'attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans, les bagages endommagés ou perdus et le transport des instruments de musique. Le règlement permet que les droits des passagers soient plus clairs et uniformes, car on y établit les exigences minimales, les normes de traitement des passagers et, dans certains cas, les indemnités minimales que tous les transporteurs aériens devront verser aux passagers. Le règlement renferme également des dispositions sur d'autres questions liées aux consommateurs, comme le transport de mineurs et un changement de nature

**Rationale:** The *Canada Transportation Act* (Act), as amended in May 2018, requires the Canadian Transportation Agency (CTA) to create new air passenger protection regulations and sets a framework for these regulations. In order to develop regulations that are robust, fair and balanced, the CTA considered feedback from the public and stakeholders, as well as best practices and lessons learned in other jurisdictions.

## Issues

The CTA, in consultation with the Minister of Transport, is defining in regulations air carriers' requirements to communicate clearly, as well as obligations toward passengers when issues arise, such as delayed or cancelled flights, denied boarding, tarmac delays, and damaged or lost baggage. The regulations also establish requirements regarding the seating of children under the age of 14 and require policies on the transportation of musical instruments. The new regulations ensure clearer, more consistent passenger rights by establishing minimum requirements, standards of treatment, and in some situations minimum levels of compensation that all air carriers must provide to passengers. The regulations also address other consumer-related issues such as the transportation of minors and a housekeeping change related to air services price advertising.

## Background

Air travel is an integral part of modern life. While typically it goes to plan, when there is a problem, the experience can be disruptive. It is important that passengers receive key information, are aware of their rights and know where to turn for assistance or recourse.

Currently, air carriers are required to set out their terms and conditions of carriage in documents called "tariffs." While there are requirements regarding the topics that must be addressed in these documents, air carriers are permitted to establish their own policies in these areas. The CTA ensures that air carriers have tariffs, apply their tariffs, and, in certain circumstances, determine whether tariff terms are reasonable. Without regulations, this approach has not always resulted in a transparent, clear, fair, and consistent regime.

administrative concernant la publicité des prix des services aériens.

**Justification :** La *Loi sur les transports au Canada* (Loi), qui a été modifiée en mai 2018, exige que l'Office des transports du Canada (OTC) crée un nouveau règlement sur la protection des passagers aériens et établit un cadre pour ce règlement. Pour élaborer un règlement qui soit robuste, équitable et équilibré, l'OTC a tenu compte des commentaires du public et des intervenants, ainsi que de leçons tirées et de pratiques exemplaires dans d'autres administrations.

## Enjeux

L'OTC, en consultation avec le ministre des Transports, définit dans le règlement les exigences selon lesquelles les transporteurs aériens doivent transmettre des communications claires, ainsi que leurs obligations envers les passagers lorsque des problèmes surviennent, comme des vols retardés ou annulés, des refus d'embarquement, des retards sur l'aire de trafic, de même que des bagages endommagés ou perdus. Le règlement définit également les exigences concernant l'attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans et exige l'établissement de politiques sur le transport des instruments de musique. Le nouveau règlement fait en sorte que les droits des passagers soient plus clairs et uniformes, car on y établit des exigences minimales, des normes de traitement des passagers et les indemnités minimales que tous les transporteurs aériens devront, dans certains cas, verser aux passagers. Le règlement renferme également d'autres questions liées aux consommateurs, comme le transport de mineurs et un changement de nature administrative concernant la publicité des prix des services aériens.

## Contexte

Se déplacer en avion fait partie intégrante de la vie moderne. Même si la plupart du temps tout va comme il est prévu, il arrive que des problèmes viennent perturber l'expérience. Il est important que les passagers reçoivent les informations essentielles, connaissent leurs droits et sachent à qui s'adresser pour obtenir de l'aide ou exercer des recours.

À l'heure actuelle, les transporteurs aériens doivent établir leurs conditions de transport dans des documents appelés « tarifs ». Certains éléments doivent obligatoirement figurer dans ces documents, mais les transporteurs aériens ont le droit d'établir leurs propres politiques sur ces éléments. L'OTC veille d'une part à ce que les transporteurs aériens aient des tarifs qu'ils respectent et, d'autre part, dans certains cas, il détermine si les conditions tarifaires sont raisonnables. En l'absence de réglementation, cette approche n'a pas toujours donné lieu à un régime transparent, clair, équitable et uniforme.

The CTA's mandate to create the regulations comes from the amendments to the Act, which received royal assent on May 23, 2018, and from a Ministerial Direction that was registered on April 26, 2019.

The parameters for the regulations are as follows:

1. Clear communication: Require conditions of carriage and information regarding recourse to be made readily available to passengers in language that is simple, clear and concise.
2. Delays, cancellations and denied boarding: Establish carrier obligations toward passengers based on the level of carrier control:
  - *Situations within carrier's control*: set minimum standards of treatment and minimum compensation for inconvenience, require completion of passenger itinerary.
  - *Situations within carrier's control but required for safety*: set minimum standards of treatment, require completion of passenger itinerary.
  - *Situations outside the carrier's control* (e.g. natural phenomena, security events): require completion of passenger itinerary.
3. Tarmac delay: Set carrier obligations for disembarkation in the case of tarmac delays over three hours, and establish minimum standards of treatment for all tarmac delays.
4. Lost or damaged baggage: Prescribe minimum compensation for lost or damaged baggage.
5. Seating of children: Set carrier obligation to facilitate assignment of seats to children under the age of 14 in close proximity to a parent, guardian, or tutor at no additional cost.
6. Transportation of musical instruments: Require carrier to establish terms and conditions on this subject.

In addition to the obligations set out in the Act, the development of the new regulations provides an opportunity for the CTA to address other consumer-related issues.

The CTA undertook a consultation process to receive input from the public, consumer advocates, the air industry and other interested parties. The consultations began on May 28, 2018, and were completed on August 28, 2018.

Le mandat de l'OTC consistant à créer le règlement découle des modifications apportées à la Loi qui a reçu la sanction royale le 23 mai 2018, ainsi que d'une directive ministérielle enregistrée le 26 avril 2019.

Voici les paramètres du règlement :

1. Communication claire : Exiger que les conditions de transport et les renseignements sur les recours soient facilement accessibles aux passagers en langage simple, clair et concis.
2. Retards, annulations et refus d'embarquement : Établir des obligations des transporteurs envers les passagers en fonction du degré de contrôle qu'a le transporteur :
  - *Situations attribuables au transporteur* : établir les normes minimales relatives au traitement des passagers et les indemnités minimales qu'il doit verser aux passagers pour les inconvénients; exiger du transporteur qu'il effectue l'itinéraire prévu du passager.
  - *Situations attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité* : établir les normes minimales relatives au traitement des passagers; exiger du transporteur qu'il effectue l'itinéraire prévu du passager.
  - *Situations indépendantes de la volonté du transporteur* (par exemple phénomène naturel ou événement lié à la sécurité) : exiger du transporteur qu'il effectue l'itinéraire prévu du passager.
3. Retards sur l'aire de trafic : Établir les obligations du transporteur relatives au débarquement des passagers en cas de retards de plus de trois heures sur l'aire de trafic, et définir les normes minimales de traitement des passagers pendant tous les retards sur l'aire de trafic, peu importe leur durée.
4. Bagages perdus ou endommagés : Prescrire l'indemnité minimale en cas de bagages perdus ou endommagés.
5. Attribution de sièges aux enfants : Régir l'obligation, pour le transporteur, de faciliter l'attribution, aux enfants de moins de 14 ans, de sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires.
6. Transport des instruments de musique : Exiger du transporteur qu'il établisse des conditions à cet égard.

En plus des obligations indiquées dans la Loi, l'établissement d'un nouveau règlement donne l'occasion à l'OTC de définir des règles sur d'autres questions liées aux consommateurs.

L'OTC a entrepris un processus de consultation afin de recevoir de la rétroaction du public, de défenseurs des droits des consommateurs, de l'industrie du transport aérien et d'autres parties prenantes. Les consultations ont commencé le 28 mai 2018 et se sont terminées le 28 août 2018.

**Objective**

The objective of this initiative is to create new air passenger protection regulations that

1. Are world-leading and feature robust, simple, clear, and consistent passenger rights;
2. Reflect operational realities of carriers and allow for carrier innovation, where appropriate; and
3. Align with international agreements, and apply best practices from lessons learned from other jurisdictions, where appropriate.

**Description***Scope*

The *Air Passenger Protection Regulations* (APPR) apply to all flights to, from and within Canada, including connecting flights. This includes certain charter flights on which one or more seats are for resale to the public, namely charter flights within Canada and flights to and from Canada that are a part of a charter that originated in Canada.

In certain elements of the regulations, there is a distinction made between large and small carriers. For these purposes, large carriers are considered to be carriers that have transported at least two million passengers worldwide in each of the two preceding years. All other carriers are considered to be small. Carriers will have to identify themselves in their tariffs as large or small for the purposes of the APPR. A smaller carrier transporting a passenger on behalf of a large carrier will be subject to the obligations of a large carrier.

The requirements regarding flight disruptions (flight delays, cancellations, tarmac delays and denied boarding) will be the responsibility of the carrier operating the affected flight. The carrier issuing the ticket will be responsible for providing the passenger with the required information on travel documents and on the platforms it uses to sell tickets. Joint and several liability among carriers will only be applied to the remaining APPR requirements in cases where a carrier is transporting a passenger on behalf of another carrier (e.g. a code-share).

*Clear communication*

The regulations ensure that passengers are aware of their rights and are kept informed during a flight disruption

**Objectif**

Cette initiative vise à créer un nouveau règlement sur la protection des passagers aériens qui :

1. fera figure de référence mondiale et exposera les droits des passagers de manière robuste, simple, claire et uniforme;
2. tiendra compte des réalités opérationnelles des transporteurs, qui pourront ainsi innover, s'ils le souhaitent;
3. sera harmonisé avec diverses ententes internationales et permettra d'appliquer les leçons tirées des pratiques exemplaires d'autres administrations, le cas échéant.

**Description***Portée*

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) s'applique à tous les vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris les vols de correspondance. Cela comprend certains vols affrétés à bord desquels un ou plusieurs sièges peuvent être revendus au public, notamment les vols affrétés à l'intérieur du Canada et les vols affrétés à destination et en provenance du Canada qui font partie d'un affrètement en provenance du Canada.

Dans certains éléments du règlement, on fait la distinction entre les gros et les petits transporteurs. À cette fin, les gros transporteurs sont considérés comme étant des transporteurs ayant transporté au moins deux millions de passagers n'importe où dans le monde au cours de chacune des deux années précédentes. Tous les autres transporteurs sont considérés comme étant petits. Pour les besoins du RPPA, un transporteur devra indiquer dans ses tarifs s'il est un petit ou un gros transporteur. Un petit transporteur qui transporte un passager pour le compte d'un gros transporteur sera assujéti aux obligations d'un gros transporteur.

Les exigences concernant les perturbations de vol (retards ou annulations de vol, retards sur l'aire de trafic et refus d'embarquement) relèveront de la responsabilité du transporteur qui exploite le vol touché. Le transporteur qui délivre le billet aura la responsabilité de fournir les renseignements requis au passager sur ses documents de voyage et aussi sur les plateformes qu'il utilise pour vendre ses billets. La responsabilité solidaire de tous les transporteurs visera uniquement les autres exigences du RPPA dans les cas où un transporteur transporte un passager pour le compte d'un autre transporteur (par exemple en partage de codes).

*Communications claires*

Grâce au règlement, les passagers connaissent leurs droits et sont tenus au courant d'éventuelles perturbations de

(delay, cancellation or denial of boarding). Carriers are required to provide passengers with information on key terms and conditions of carriage on all digital platforms they use to sell tickets, and on all itinerary-related documents the carrier issues to the passenger. They must also include a written notice with prescribed text regarding standards of treatment and compensation under the APPR and directing passengers to the carrier or the CTA's website. Information other than the prescribed text may be provided through hyperlinks. Carriers are also expected to ensure third parties selling tickets on their behalf provide passengers with this information, where feasible. For flights to and from Canada, the carrier must post the written notice described above at certain key locations in the airport.

In the event of a delay, cancellation or denial of boarding, carriers must notify passengers as soon as possible and provide regular status updates (every 30 minutes following the original scheduled departure time until a new takeoff time is confirmed or an alternative travel arrangement is booked). They are also required to advise the passengers of the applicable standards of treatment and compensation in these cases through the method that the passenger indicated that they preferred, as well as through an auditory announcement and, upon request, a visible announcement.

Air carriers must ensure that communication is accessible. All electronic or digital communication must be accessible to persons with disabilities using adaptive technology. If information is provided in physical format, the carrier will have to, upon request, provide it in large print, Braille or digital format.

#### *Delays, cancellations and denied boarding*

The Act stipulates that a carrier's obligations toward passengers are dependent on the level of control the carrier has over the situation, as outlined below:

- Situations within the carrier's control: provide minimum standards of treatment, provide minimum compensation for inconvenience, and ensure passengers complete their itinerary to the destination on their ticket.
- Situations within the carrier's control but required for safety: provide minimum standards of treatment, and ensure passengers complete their itinerary to the destination on their ticket.

vol (retard ou annulation, ou refus d'embarquement). Les transporteurs doivent fournir aux passagers les renseignements sur les principales conditions de transport sur toutes les plateformes numériques qu'ils utilisent pour vendre des billets, et sur tout document contenant l'itinéraire que le transporteur délivre aux passagers. Ils doivent également inclure un avis écrit sur lequel figure le texte prescrit concernant les normes de traitement des passagers et les indemnités prévues dans le RPPA et un énoncé indiquant aux passagers qu'ils peuvent s'adresser au transporteur ou encore consulter le site Web de l'OTC. Les renseignements autres que ceux prescrits peuvent être fournis au moyen d'hyperliens. Les transporteurs sont également appelés à faire tout leur possible pour veiller à ce que les tierces parties qui vendent des titres de transport en leur nom fournissent ces renseignements aux passagers. Pour les vols à destination et en provenance du Canada, le transporteur est tenu d'afficher à certains endroits clés dans l'aéroport l'avis écrit décrit ci-dessus.

En cas de retard, d'annulation ou de refus d'embarquement, les transporteurs doivent aviser les passagers le plus tôt possible et leur transmettre régulièrement des mises à jour (soit toutes les 30 minutes après l'heure de départ prévue initialement, jusqu'à ce que la nouvelle heure de décollage soit confirmée ou qu'un autre arrangement de voyage ait été organisé). Ils doivent également informer les passagers des normes applicables à leur traitement ainsi que des indemnités auxquelles ils ont droit dans de tels cas par la méthode que le passager a indiquée dans ses préférences; l'avis doit également être annoncé en format audio et, sur demande, en format vidéo.

Les transporteurs aériens doivent veiller à ce que les communications soient accessibles. Toutes les communications électroniques ou numériques doivent être accessibles aux personnes handicapées qui utilisent une technologie adaptative. Si les renseignements sont présentés sur papier, le transporteur devra les fournir sur demande en gros caractères, en braille ou en format numérique.

#### *Retards, annulations et refus d'embarquement*

Il est indiqué dans la Loi que les obligations d'un transporteur envers les passagers dépendent du fait que la situation sera attribuable au transporteur ou indépendante de sa volonté, selon ce qui suit :

- Situations attribuables au transporteur : établir les normes minimales relatives au traitement des passagers et les indemnités minimales qu'il doit verser aux passagers pour les inconvénients et veiller à ce que les passagers effectuent leur itinéraire jusqu'à la destination indiquée sur leur billet.
- Situations attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité : établir les normes minimales relatives au traitement des passagers et veiller à

- Situations outside the carrier's control: ensure passengers complete their itinerary to the destination on their ticket.

#### *Flight disruption categories*

- Situations within the carrier's control but required for safety purposes are those legally required to reduce risk to passengers, not including scheduled maintenance required to comply with legal requirements. This category also includes mechanical malfunction (a mechanical problem that reduces the safety of passengers, but not one identified during scheduled maintenance), decisions based on a carrier's safety management system and pilot discretion.
- Situations outside the carrier's control include war or political instability; illegal acts or sabotage; meteorological conditions or natural disasters that make the safe operation of the aircraft impossible; instructions from air traffic control; a notice to airmen (as defined in the *Canadian Aviation Regulations*); a security threat; airport operation issues; a medical emergency; a collision with wildlife; a labour disruption at the air carrier or essential service provider such as an airport or an air navigation service provider; a manufacturing defect that reduces the safety of passengers and that was identified by the manufacturer or a competent authority, or an instruction from an official of a state, a law enforcement agency or a person responsible for airport security.
- Situations within the carrier's control are those that cannot be shown to fall into the other two categories.

#### *Completion of itinerary, rebooking and refund*

Under the Act, for all delays and cancellations, the carrier is required to complete the passenger's itinerary. More specifically, under these regulations, the carrier must rebook the passenger after a delay of three hours or more and also after a cancellation. The passenger will be entitled to be rebooked on the carrier's next available flight from the airport indicated on the ticket using a reasonable route.

For delays and cancellations within a carrier's control, if the next available flight would depart nine hours or more

ce que les passagers effectuent leur itinéraire jusqu'à la destination indiquée sur leur billet.

- Situations indépendantes de la volonté du transporteur : veiller à ce que les passagers effectuent leur itinéraire jusqu'à la destination indiquée sur leur billet.

#### *Catégories de perturbation de vol*

- Les situations attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité, sont celles qui sont imposées par les exigences légales afin de réduire les risques pour les passagers, à l'exclusion des entretiens effectués à intervalles prédéterminés conformément aux exigences de la Loi. Cette catégorie inclut les défaillances mécaniques (les problèmes mécaniques mettant en péril la sécurité des passagers, mais non les problèmes soulevés lors d'un entretien régulier); les décisions à cet égard sont à la discrétion du commandant ou sont prises conformément au système de gestion de la sécurité du transporteur.
- Les situations indépendantes de la volonté du transporteur comprennent une guerre ou une instabilité politique; un acte illicite ou un acte de sabotage; des conditions météorologiques ou une catastrophe naturelle qui rendent impossible l'exploitation sécuritaire de l'aéronef; des instructions du contrôle de la circulation aérienne; un avis donné aux aviateurs (NOTAM, défini dans le *Règlement de l'aviation canadien*); une menace à la sûreté; des problèmes liés à l'exploitation de l'aéroport; une urgence médicale; une collision avec un animal; un conflit de travail chez le transporteur aérien ou les fournisseurs de services essentiels, par exemple les aéroports ou les fournisseurs de services de navigation aérienne; un défaut de fabrication, repéré par le fabricant ou une autorité compétente, et qui réduit la sécurité des passagers; ou encore une instruction par un représentant d'État, un organisme d'application de la loi ou un responsable de la sûreté de l'aéroport.
- Les situations attribuables au transporteur sont celles pour lesquelles il est impossible de démontrer qu'elles pourraient entrer dans les deux autres catégories.

#### *Itinéraire complet, réacheminement et remboursement*

Selon la Loi, pour tous les retards et les annulations, le transporteur doit faire en sorte que les passagers puissent effectuer l'itinéraire prévu. Plus précisément, dans le règlement, le transporteur doit réacheminer le passager dans le cas d'un retard de trois heures ou plus et également si un vol est annulé. Le passager aura le droit d'être réacheminé à bord du prochain vol du transporteur dans lequel des places sont disponibles à partir de l'aéroport indiqué sur le billet, et selon une route raisonnable.

En ce qui concerne les retards et les annulations attribuables au transporteur, si le prochain vol disponible part

after the original scheduled departure time, large carriers will have to rebook the passenger on another (competing) carrier. If the carrier is unable to rebook the passenger on its own or a competitor's flight leaving the airport on the ticket within 48 hours of the original departure time, it will have to transport the passenger to a nearby airport, where available, and book them on a flight from that airport using a reasonable route.

Rebooking must be done under comparable conditions (e.g. same class of service). If the rebooking is made in a lower class of service, the carrier must refund the difference in the cost of the applicable portion of the ticket. If the rebooking is made in a higher level of service, the air carrier cannot request any supplementary payment.

If the offered rebooking does not meet the passenger's travel needs, the passenger will be entitled to a refund. The passenger will, in addition to a refund, also be entitled to a lump sum payment reflecting the applicable minimum compensation for delays of at least three hours but less than six hours (see "Minimum levels of compensation" below).

For delays or cancellations outside the carrier's control, if the carrier's next available flight would not depart within 48 hours, large carriers will have to rebook the passenger on another (competing) air carrier, including those departing a nearby airport.

#### *Standards of treatment*

The APPR establish minimum standards of treatment for all flight delays and cancellations that are either (1) within the carrier's control, or (2) within the carrier's control but required for safety purposes, where the passenger has been informed of the delay fewer than 12 hours before departure time.

First, once a departure has been delayed by two hours, air carriers must provide access to a means of communication. They must also provide passengers with food and drink in reasonable quantities taking into account the length of the delay, time of day, and the location of the delay.

If a delay is expected to extend overnight, the air carrier is required to provide, free of charge, hotel or other reasonable accommodation, if needed, and free transportation to and from the accommodation.

neuf heures ou plus après l'heure de départ prévue initialement, les gros transporteurs auront l'obligation de réacheminer le passager à bord d'un vol d'un autre transporteur (concurrent). Si, dans les 48 heures suivant l'heure de départ initiale, le transporteur est incapable de réacheminer le passager à bord d'un de ses propres vols ou d'un vol d'un concurrent en partance de l'aéroport indiqué sur le billet, le transporteur devra transporter le passager à un aéroport à proximité, s'il y a lieu, et lui réserver un siège à bord d'un vol partant de cet aéroport et dont la route est raisonnable.

Le réacheminement doit se faire selon des conditions comparables (par exemple même catégorie de service). Si la nouvelle réservation est faite dans une classe de service inférieure, le transporteur doit rembourser la différence de prix de la portion applicable du billet. Si elle est faite dans une classe de service supérieure, il est interdit aux transporteurs aériens de percevoir des frais supplémentaires.

Le passager aura droit à un remboursement si le réacheminement offert ne répond pas à ses besoins de voyage. Le passager aura droit, en plus d'un remboursement, à un paiement forfaitaire représentant l'indemnité minimale applicable aux retards d'au moins trois heures, mais de moins de six heures (voir la rubrique « Indemnités minimales » ci-après).

En ce qui concerne les retards et les annulations indépendants de la volonté du transporteur, si le prochain vol disponible du transporteur ne partira pas dans les 48 prochaines heures, les gros transporteurs auront l'obligation de réacheminer le passager auprès d'un autre transporteur (concurrent), y compris ceux en partance d'un aéroport à proximité.

#### *Normes de traitement*

Le RPPA établit les normes minimales de traitement des passagers pour l'ensemble des retards et des annulations de vol qui sont soit (1) attribuables au transporteur, soit (2) attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité, si le passager a été informé du retard moins de 12 heures avant l'heure de départ prévue.

D'abord, après un retard avant le départ qui atteint deux heures, les transporteurs aériens doivent donner l'accès à un moyen de communication. Ils doivent également fournir aux passagers de la nourriture et des boissons en quantité raisonnable, en tenant compte de la durée du retard, de l'heure du jour et du lieu où se produit le retard.

De plus, si un retard devait se prolonger jusqu'au lendemain, le transporteur aérien est tenu de fournir sans frais l'hébergement convenable dans un hôtel ou ailleurs, si nécessaire, ainsi que le transport gratuit à destination ou en provenance du lieu d'hébergement.

### *Minimum levels of compensation*

Under the legislation, compensation for inconvenience must be required for delays and cancellations in situations within the carrier's control that are not required for safety. More specifically, where a passenger is informed of a delay or cancellation 14 days or fewer before departure, the regulations set the amount payable by the carrier operating the disrupted flight to the passenger based on the length of the delay upon arrival at the passenger's destination.

Large carriers are subject to the following compensation requirements:

- 3 or more hours, but less than 6 hours: CAN\$400
- 6 or more hours, but less than 9 hours: CAN\$700
- 9 or more hours: CAN\$1,000

This will cover the vast majority of passengers travelling to, from and within Canada, including those being transported by a small carrier on behalf of a large carrier.

Small carriers are subject to the following compensation requirements:

- 3 or more hours, but less than 6 hours: CAN\$125
- 6 or more hours, but less than 9 hours: CAN\$250
- 9 or more hours: CAN\$500

Compensation must be offered in cash or equivalent, but passengers could choose to accept other forms of compensation, which must be of greater value and cannot expire.

Upon receipt of a passenger's claim for compensation (made within one year of the incident), the air carrier that operated the disrupted flight has 30 days to respond and to pay the compensation owed or explain why compensation is not owed. A carrier may not refuse a passenger's claim based on the passenger's eligibility for compensation under a different passenger rights regime. However, passengers would only be able to receive compensation under these regulations if they have not already received compensation for the same event under a different regime.

### *Denied boarding*

Denied boarding occurs in situations when a passenger is not permitted to occupy a seat on the plane because the number of passengers who checked in by the required time, hold a confirmed reservation and valid travel documentation and are present at the boarding gate in time for

### *Indemnités minimales*

Selon la loi, une indemnité pour des inconvénients doit être versée en cas de retards et d'annulations dans des situations attribuables au transporteur, mais qui ne sont pas nécessaires par souci de sécurité. Plus précisément, si le passager a été informé du retard ou de l'annulation 14 jours ou moins avant l'heure de départ prévue, le règlement fixe le montant que le transporteur qui exploite le vol perturbé doit verser au passager, selon la durée du retard à l'arrivée du passager à destination.

Les gros transporteurs sont visés par les exigences d'indemnisation suivantes :

- 3 heures ou plus, mais moins de 6 heures : 400 \$ CA
- 6 heures ou plus, mais moins de 9 heures : 700 \$ CA
- 9 heures ou plus : 1 000 \$ CA

Ces dispositions concerneront la grande majorité des passagers qui prennent des vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris ceux qui sont transportés par de petits transporteurs pour le compte de gros transporteurs.

Les petits transporteurs seront visés par les exigences d'indemnisation suivantes :

- 3 heures ou plus, mais moins de 6 heures : 125 \$ CA
- 6 heures ou plus, mais moins de 9 heures : 250 \$ CA
- 9 heures ou plus : 500 \$ CA

L'indemnisation doit être offerte en espèces ou l'équivalent, mais les passagers pourraient décider d'accepter d'autres formes d'indemnisation, qui doivent être d'une valeur supérieure et ne pas être assorties d'une date d'expiration.

Lorsqu'il reçoit une demande d'indemnisation d'un passager (au cours de l'année suivant l'incident), le transporteur aérien qui exploitait le vol perturbé a 30 jours pour y répondre et verser l'indemnisation due, ou expliquer pourquoi aucune indemnisation n'est due. Un transporteur ne peut pas refuser la réclamation d'un passager sous prétexte que le passager serait admissible à une indemnisation en vertu d'un régime de droits des passagers différents. Toutefois, un passager pourra recevoir une indemnisation en vertu du présent règlement uniquement s'il n'en a pas déjà reçu une pour le même événement en vertu d'un régime différent.

### *Refus d'embarquement*

Le refus d'embarquement se produit lorsqu'un passager n'est pas autorisé à occuper un siège à bord de l'aéronef parce que le nombre de passagers qui se sont enregistrés dans les délais prévus, qui détiennent une réservation confirmée et des documents de voyage valides et qui sont



boarding is greater than the number of seats that may be safely occupied.

If denial of boarding is necessary due to situations within the carrier's control or within the carrier's control but required for safety purposes, the carrier must first ask all passengers if any of them would be willing to give up their seat in exchange for mutually agreed-upon benefits, which must be presented to the passenger in writing.

If a volunteer cannot be found, passengers denied boarding for reasons within the carrier's control and within the carrier's control but required for safety purposes are entitled to the same standards of treatment for delays and cancellations in general. They are also entitled to the rebooking and refund requirements immediately (at the passenger's choice).

If the denial of boarding is within the carrier's control and not required for safety, carriers must pay compensation to the passenger based on delay at arrival, as follows:

- Less than 6 hours: CAN\$900
- 6 or more hours, but less than 9 hours: CAN\$1,800
- 9 or more hours: CAN\$2,400

The compensation must be issued as soon as is operationally feasible, but no later than within 48 hours after boarding is denied. If the carrier cannot provide compensation before the passenger's new departure time, it must provide written confirmation of the amount owed. The carrier must adjust the amount of compensation accordingly, should the passenger arrive at their destination later than anticipated.

If a denial of boarding is necessary, carriers must establish and follow a priority boarding list (including persons with disabilities and their support person, service animal or emotional support animal; families; anyone previously denied boarding on the same ticket; and unaccompanied minors).

Finally, these regulations prohibit carriers from subjecting passengers already on the aircraft to denial of boarding other than for safety reasons.

#### *Tarmac delays*

In addition to the standards of treatment outlined above (which apply to any delay within the carrier's control or within the carrier's control but required for safety), the regulations establish robust standards of treatment in

présents à la porte à temps pour l'embarquement est supérieur au nombre de sièges qui peuvent être occupés de manière sécuritaire.

Si le refus d'embarquement est nécessaire en raison de situations attribuables au transporteur, ou attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité, le transporteur doit d'abord demander à tous les passagers si quelqu'un accepterait de laisser sa place en échange d'avantages mutuellement acceptés et présentés par écrit au passager.

En l'absence de volontaires, les passagers à qui l'embarquement est refusé, pour des raisons qui sont attribuables au transporteur, ou qui sont attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité, ont droit aux mêmes normes de traitement que celles prévues en cas de retard et d'annulation en général. Ils ont également le droit d'être réacheminés ou de recevoir immédiatement un remboursement (au choix du passager).

Si le refus d'embarquement est attribuable au transporteur, mais n'est pas nécessaire par souci de sécurité, les transporteurs doivent verser une indemnité au passager en fonction du retard à l'arrivée, comme suit :

- Moins de 6 heures : 900 \$ CA
- 6 heures ou plus, mais moins de 9 heures : 1 800 \$ CA
- 9 heures ou plus : 2 400 \$ CA

L'indemnité doit être versée dès qu'il est opérationnellement possible de le faire, mais au plus tard 48 heures après le refus d'embarquement. Si le transporteur ne peut pas verser l'indemnité avant la nouvelle heure de départ du passager, le transporteur doit lui remettre une confirmation par écrit du montant qu'il lui doit. Le transporteur doit ajuster le montant de l'indemnité en conséquence si le passager arrive à destination plus tard que prévu.

Si un refus d'embarquement est nécessaire, les transporteurs doivent également dresser et respecter une liste d'embarquement prioritaire (personnes handicapées accompagnées d'une personne de confiance, d'un animal d'assistance ou d'un animal de soutien émotionnel; membres d'une même famille; toute personne à qui on a déjà refusé l'embarquement sur le même billet; mineurs non accompagnés).

Enfin, le règlement interdit aux transporteurs d'imposer un refus d'embarquement à des passagers qui sont déjà à bord de l'aéronef, sauf s'il faut le faire par souci de sécurité.

#### *Retards sur l'aire de trafic*

En plus des normes de traitement énoncées ci-dessus (qui s'appliquent à tout retard attribuable au transporteur, ou retard attribuable au transporteur, mais nécessaire par souci de sécurité), le règlement établit des normes

respect of tarmac delays. These include access to working lavatories, proper ventilation, heating and/or cooling; the provision of food and drink in reasonable quantities; the ability to communicate with people outside of the aircraft free of charge; and access to medical assistance, if needed.

The APPR also require that for tarmac delays at Canadian airports, the carrier provides an opportunity for disembarkation after three hours and to give the opportunity for persons with disabilities to disembark first, where operationally feasible.

In order to prioritize the objective of ensuring passengers reach their destination, the regulations allow air carriers the discretion to stay on the tarmac for one additional 45-minute window, should takeoff be imminent and the air carrier be able to continue providing standards of treatment. This will help mitigate the risk of avoidable flight cancellations that could result from a rigid disembarkation rule and, in turn, minimize further passenger inconvenience.

#### *Lost or damaged baggage*

The Montréal Convention sets the maximum liability for damages for baggage lost, damaged or delayed during international travel at 1 131 special drawing rights (approximately CAN\$2,100). However, these provisions do not currently apply to domestic travel.

The APPR extend the application of this regime to domestic travel covered in these regulations. In addition, the regulations require the reimbursement of any baggage fees.

#### *Transportation of musical instruments*

The APPR require carriers to establish terms and conditions of carriage regarding the transportation of musical instruments in its tariff. The topics that the tariff must address include the acceptance of musical instruments as carry-on and checked baggage in accordance with weight, dimension and safety restrictions, as well as additional fees.

#### *Seating of children under the age of 14 years*

The regulations require air carriers to facilitate, at the earliest opportunity, the seating of children under the age of 14 in close proximity to their parent, guardian, or tutor at no extra cost. The proximity requirement depends on the age of the child, as follows:

- under the age of 5: in a seat directly adjacent to their parent, guardian or tutor

rigoureuses de traitement des passagers en cas de retard sur l'aire de trafic, notamment : accès à des toilettes fonctionnelles; ventilation, chauffage ou climatisation adéquats; fourniture de nourriture et de boissons en quantité raisonnable; capacité de communiquer avec des gens à l'extérieur de l'aéronef (sans frais); accès à de l'aide médicale, au besoin.

Le RPPA exige également qu'en ce qui concerne les retards sur l'aire de trafic à des aéroports canadiens, le transporteur donne au bout de trois heures la possibilité aux passagers de débarquer, en donnant l'occasion aux personnes handicapées de débarquer en premier, s'il est opérationnellement possible de le faire.

Afin que le principal objectif soit que les passagers atteignent leur destination, le règlement donne aux transporteurs aériens le choix de rester sur l'aire de trafic pendant une seule fenêtre supplémentaire de 45 minutes si le décollage est imminent et si le transporteur aérien peut continuer de respecter les normes de traitement des passagers. Cette mesure permettra, d'une part, d'atténuer le risque qu'un vol qui aurait pu avoir lieu soit annulé en raison de règles rigides sur le débarquement et, d'autre part, de réduire au minimum la possibilité d'autres inconvénients pour les passagers.

#### *Bagages perdus ou endommagés*

La Convention de Montréal fixe la responsabilité maximale pour les dommages résultant de bagages perdus, endommagés ou retardés à 1 131 droits de tirage spéciaux (environ 2 100 \$ CA). Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas en ce moment aux vols intérieurs.

Le RPPA élargit l'application de ce régime aux vols intérieurs visés par ce règlement. De plus, le règlement exige le remboursement d'éventuels frais de bagages.

#### *Transport des instruments de musique*

Le RPPA exige que les transporteurs définissent dans leurs tarifs les conditions de transport des instruments de musique. Il faut que soient abordés dans les tarifs des sujets comme l'acceptation des instruments de musique comme bagages de cabine ou comme bagages enregistrés en fonction de leur poids, de leur dimension et des restrictions de sécurité, ainsi que les frais supplémentaires.

#### *Attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans*

Le règlement exige que les transporteurs aériens facilitent dès que possible l'attribution de sièges aux enfants de 14 ans ou moins à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires. Cette exigence dépend de l'âge de l'enfant, comme suit :

- moins de 5 ans : dans un siège immédiatement à côté d'un parent ou d'un tuteur

- aged 5 to 11: in the same row and separated by no more than a seat from their parent, guardian or tutor
- aged 12 or 13: at least within two rows as the parent, guardian or tutor.

### *Unaccompanied minors*

For international travel, Canada is a signatory to the Convention on International Civil Aviation, which is managed and administered by the International Civil Aviation Organization (ICAO). New standards regarding the transportation of unaccompanied minors have been incorporated into the Convention. These standards specify that aircraft operators must establish a program for the transportation of unaccompanied minors, and that they cannot allow minors under the age of 5 to travel without an accompanying adult.

The regulations incorporate into the ATR the new standards regarding the transportation of unaccompanied minors for international travel that Canada, as a signatory to the Convention, is required to adopt. Air carriers will be required to establish a policy for unaccompanied minors and prohibit minors under the age of 5 from travelling without an accompanying person.

### *Air services price advertising*

In 2012, regulatory requirements with respect to air services price advertising (ASPAR) were introduced to help consumers easily determine the total price of advertised air services and the components of the total price, and encourage fair competition among advertisers of air services. The rules state that air price advertising directed at the public must include the total price, inclusive of all taxes, fees and charges that a consumer must pay to obtain the air service, as well as charges for optional services. These regulations move these requirements from the ATR to the APPR to reflect their consumer focus.

### *Enforcement*

Contravention of any of the APPR requirements will be subject to administrative monetary penalties (AMPs). These could reach \$5,000 per offence for individuals and \$25,000 for corporations, depending on the type of penalty and contravention. The regulations also account for the power given to the CTA (through the May 2018 amendments to the Act) to apply an APPR-related decision (in response to a written complaint about an international flight) to all passengers on that flight. This aligns with the CTA's existing powers related to domestic flights.

- entre 5 et 11 ans : dans la même rangée et situé à au plus un siège d'un parent ou d'un tuteur
- 12 ou 13 ans : pas moins de deux rangées d'un parent ou d'un tuteur.

### *Mineurs non accompagnés*

Pour les vols internationaux, le Canada est signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui est gérée et administrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De nouvelles normes concernant le transport de mineurs non accompagnés ont été intégrées dans la Convention. Ces normes précisent que les exploitants d'aéronefs doivent établir un programme pour le transport des mineurs non accompagnés et qu'ils ne peuvent pas permettre à des mineurs de moins de cinq ans de voyager sans être accompagnés d'un adulte.

Le règlement intègre dans le RTA les nouvelles normes concernant le transport de mineurs non accompagnés à bord de vols internationaux que le Canada, à titre de signataire de la Convention, est tenu d'adopter. Les transporteurs aériens devront établir une politique visant les mineurs non accompagnés et interdire que des enfants de moins de cinq ans voyagent sans un accompagnateur.

### *Publicité des prix des services aériens*

En 2012, des exigences réglementaires ayant trait à la publicité des prix des services aériens (RPPSA) ont été adoptées à la fois pour aider les consommateurs à déterminer facilement le prix total des services aériens affichés et les éléments du prix total et pour encourager une saine concurrence commerciale. Selon les règles actuelles, la publicité des prix des services aériens à l'intention du grand public doit indiquer le prix total, y compris l'ensemble des taxes, des droits et des frais qu'un consommateur doit payer pour obtenir le service aérien, ainsi que les frais pour des services optionnels. Le règlement transfère ces exigences du RTA au RPPA du fait qu'elles sont axées sur le consommateur.

### *Application de la loi*

Toute contravention à une disposition du RPPA sera passible de sanctions administratives pécuniaires (SAP) qui pourraient atteindre 5 000 \$ par infraction pour les personnes physiques et 25 000 \$ pour les personnes morales, selon le type de sanction et d'infraction. Le règlement tient également compte du pouvoir conféré à l'OTC (conformément aux modifications de mai 2018 apportées à la Loi) d'appliquer une décision prise en vertu du RPPA à la totalité des passagers à bord d'un vol international ayant fait l'objet d'une plainte écrite. Cela cadre avec les pouvoirs que l'OTC détient déjà relativement aux vols intérieurs.

## Regulatory development

### Consultation

The CTA conducted extensive consultations with the public, consumer advocates, the air industry and other interested stakeholders to inform the development of the draft APPR and during the comment period following prepublication of the regulations.

### Consultations – May to August 2018

On May 28, 2018, the CTA launched its public consultations with the public and key stakeholders. The consultation process provided multiple channels for input and resulted in extensive engagement by Canadians and stakeholders. There was a dedicated, air passenger protection website that included a discussion paper, questionnaire and platform to upload comments. There were eight public consultation sessions that took place across Canada – Toronto, Winnipeg, Vancouver, Calgary, Yellowknife, Halifax, Montréal and Ottawa. A survey was conducted in 11 Canadian airports. There were also bilateral consultation meetings with consumer advocacy groups, air carriers and industry associations, officials from other governments, and other experts.

At the conclusion of the consultations, the CTA had received 30 874 website visits; 4 923 completed online questionnaires; 534 comments submitted online; 203 registrants for the in-person/call-in consultations; 930 completed airport surveys; 39 bilateral consultation meetings; and 104 formal written submissions. The input was summarized in a [What We Heard report](#) which was published on the CTA's website on October 16, 2018.

There is general consensus among individual travellers that

- Clear, concise, accurate and regular communication from air carriers is important to ensure that passengers know their rights at various stages of the travel process, particularly when issues arise.
- Compensation should be fair, reflect losses and inconvenience and deter the practice of overbooking.
- Tarmac delays beyond three hours should not be permitted, and air carriers should be required to provide necessities such as food, water, lavatories and proper ventilation before three hours have elapsed.
- Children under 14 should be seated near their parent or guardian at no extra charge; proximity should be age-dependent.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

L'OTC a mené de vastes consultations auprès du public, de défenseurs des droits des consommateurs, de l'industrie du transport aérien et d'autres parties prenantes pour alimenter la rédaction de l'ébauche du RPPA, ainsi que durant la période de commentaires qui a suivi la publication préalable du règlement.

### Consultations – mai à août 2018

Le 28 mai 2018, l'OTC a lancé ses consultations publiques auprès du public et d'intervenants clés. Le processus de consultation offrait de nombreux mécanismes pour soumettre des observations et a donné lieu à une vaste participation parmi les Canadiens et les intervenants. Un site Web, conçu spécialement pour le nouveau règlement, comprenait un document de discussion, un questionnaire et une plateforme pour télécharger les commentaires. On a tenu huit séances de consultation publique dans différentes villes canadiennes – Toronto, Winnipeg, Vancouver, Calgary, Yellowknife, Halifax, Montréal et Ottawa. Un sondage a été effectué dans 11 aéroports canadiens. On a également organisé des consultations bilatérales avec des groupes de défense des droits des consommateurs, des transporteurs aériens et des associations de l'industrie, des représentants d'autres gouvernements et des experts.

À la fin des consultations, l'OTC avait reçu 30 874 visites sur son site Web; 4 923 questionnaires remplis en ligne; 534 commentaires présentés en ligne; 203 personnes aux consultations en personne ou par tribune téléphonique; 930 sondages remplis dans les aéroports; et 104 présentations officielles par écrit. De plus, il avait tenu 39 réunions de consultation bilatérale. Les commentaires ont été résumés dans le document [Ce que nous avons entendu](#), publié le 16 octobre 2018 sur le site Web de l'OTC.

Les voyageurs s'entendent généralement pour dire que :

- Il est important pour les transporteurs de communiquer l'information de façon claire, concise, exacte et régulière pour s'assurer que les passagers connaissent leurs droits à n'importe quelle étape du voyage, en particulier si des problèmes surviennent.
- L'indemnité doit être juste et refléter les pertes et les désagréments et décourager la pratique de surréservation.
- Les retards sur l'aire de trafic de plus de trois heures ne devraient pas être autorisés, et les transporteurs aériens devraient être tenus de fournir de la nourriture, de l'eau, un accès à des toilettes et une ventilation adéquate avant que se soient écoulées trois heures.
- Les enfants de moins de 14 ans devraient être assis sans frais supplémentaires près de leur parent ou tuteur; la proximité devrait être fonction de l'âge.

- Complaints processes should be simple, clear and consistent and there should be penalties for air carrier non-compliance.
- The regulations should be developed taking into account the accessibility-related needs of persons with disabilities.

Consumer advocates generally agree that

- Air carrier obligations should be equivalent to or exceed requirements in other jurisdictions (e.g. the European Union [UE], the United States) and not conflict with the Montréal Convention.
- Communication of passenger rights must be done in simple, concise and clear language.
- Compensation should reflect the length of flight delay, with cash as the primary payment form.
- Non-compliance must be addressed through clear, simple, fair and effective complaint and enforcement mechanisms.

The following are key views and comments generally raised by air carriers and their representatives:

- Air carriers are only one of many players impacting flights (others include airport authorities, security, customs, air navigation services, extraordinary circumstances). The regulations should reflect this complex system and not solely penalize air carriers for disruptions attributable to others or multiple factors.
- The proposed regulations should not apply to situations outside of Canadian jurisdiction (e.g. a tarmac delay in an airport outside of Canada) or flights operated by foreign carriers originating outside of Canada and should recognize the exclusivity of the Montréal Convention for international travel.
- The regime should not hinder the ability of air carriers to innovate, compete and distinguish themselves in the marketplace.
- Potential unintended consequences of prescriptive regulations, including flow-through costs to passengers, should be considered.
- Application of the new regime to all types of air carriers would ensure consistency but could reduce the viability of small, low-cost, regional, remote and northern air carriers.
- Air carriers should be given the opportunity to comment on the regulations themselves, including cost implications. They should also have sufficient lead time to make the necessary adjustments to their IT systems,

- Les processus de présentation et de traitement des plaintes doivent être simples, clairs et uniformes, et des pénalités doivent être imposées en cas de non-conformité du transporteur aérien.
- Le règlement devrait être élaboré en tenant compte des besoins en matière d'accessibilité des personnes ayant une déficience.

Les défenseurs des droits des consommateurs conviennent généralement que :

- Les obligations des transporteurs aériens devraient être équivalentes ou supérieures aux exigences imposées par d'autres administrations (par exemple l'Union européenne [UE], les États-Unis [É.-U.]) et ne pas aller à l'encontre de la Convention de Montréal.
- La communication des droits des passagers doit se faire dans un langage simple, clair et concis.
- L'indemnité doit correspondre à la durée du retard de vol, et le versement d'argent comptant devrait être le principal mécanisme de paiement.
- La non-conformité doit être réglée suivant des mécanismes de règlement des plaintes et d'application de la réglementation qui sont clairs, simples, justes et efficaces.

Voici les principaux points de vue et commentaires formulés par les transporteurs aériens et leurs représentants :

- Les transporteurs aériens ne sont qu'un des nombreux joueurs qui ont une incidence sur les vols (les autres intervenants et facteurs comprennent les autorités aéroportuaires, la sécurité, les douanes, les services de navigation aérienne, les circonstances extraordinaires). Le règlement doit refléter cette organisation complexe et ne pas pénaliser uniquement les transporteurs aériens pour les perturbations attribuables à d'autres facteurs ou à de multiples facteurs.
- Le règlement proposé ne devrait pas s'appliquer à des situations à l'extérieur du territoire canadien (par exemple retard sur l'aire de trafic dans un aéroport à l'extérieur du Canada) ni à des vols exploités par des transporteurs étrangers provenant de l'extérieur du Canada; il faudrait reconnaître que seule la Convention de Montréal s'applique aux vols internationaux.
- Le régime ne devrait pas entraver la capacité des transporteurs aériens d'innover, de concurrencer et de se distinguer sur le marché.
- Il faut prendre en considération les possibles conséquences imprévues d'une réglementation normative, notamment le fait que les transporteurs pourraient relier les coûts aux passagers.
- L'application de la nouvelle réglementation à tous les types de transporteurs aériens assurerait l'uniformité, mais pourrait compromettre la viabilité des petits

training, and processes before having to comply with the new regulations.

All input provided was taken into account in the development of the draft regulations, which are meant to provide robust passenger protection, while taking into account the operational realities of air carriers.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I – December 2018

On December 22, 2018, draft regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I (CGI), with a 60-day comment period to allow interest persons and stakeholders to submit comments. The CTA received thousands of comments from individuals, 62 written submissions from stakeholders, and met with 20 key stakeholders, including industry and their representatives, and consumer advocates. Key comments on the CGI proposal include:

### 1. Implementation

Many air industry stakeholders have indicated that, due to the systems and operational changes required, they would not be able to comply with all of the new requirements by the July 1, 2019, coming-into-force date. Some consumer advocates have also expressed concern that the timeline for implementation is too short and could result in non-compliance.

In light of this feedback, these regulations will be implemented in two stages. Requirements related to communication, tarmac delays, denied boarding, lost and damaged baggage and the transportation of musical instruments provisions (along with applicable AMPs) will come into force on July 15, 2019. The more complex requirements related to seating, delays and cancellations (along with applicable AMPs) will come into effect December 15, 2019.

transporteurs aériens, des transporteurs aériens à faible coût et de ceux dans le Nord et dans les autres régions éloignées.

- Les transporteurs aériens devraient avoir l'occasion de commenter eux-mêmes le règlement, notamment les répercussions sur les coûts. Ils devraient également disposer d'un délai suffisant pour apporter les modifications nécessaires à leurs systèmes de TI, à leur formation et à leurs processus avant d'avoir à se conformer au nouveau règlement.

L'OTC a tenu compte de tous les commentaires reçus pour élaborer le règlement, qui établit des dispositions rigoureuses pour protéger les passagers, mais en tenant compte des réalités opérationnelles des transporteurs aériens.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* – décembre 2018

Le 22 décembre 2018, le règlement provisoire a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* (GCI), avec une période de commentaires de 60 jours afin de permettre aux personnes intéressées et aux intervenants de soumettre des commentaires. L'OTC a reçu des milliers de commentaires de particuliers et 62 présentations écrites d'intervenants, a rencontré 20 intervenants clés, dont l'industrie et leurs représentants, ainsi que des groupes de défense des droits des consommateurs. Voici quelques commentaires importants sur la proposition publiée dans la GCI :

### 1. Mise en œuvre

De nombreux intervenants de l'industrie ont indiqué qu'en raison des changements requis aux systèmes et aux opérations, ils seraient incapables de se conformer à toutes les nouvelles exigences d'ici la date d'entrée en vigueur fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2019. Certains groupes de défense des droits des consommateurs ont également exprimé la crainte que la période de mise en vigueur soit trop courte, ce qui pourrait entraîner des cas de non-conformité.

À la lumière de ces commentaires, le règlement sera mis en vigueur en deux étapes. Les exigences liées à la communication, aux retards sur l'aire de trafic, aux refus d'embarquement, aux bagages perdus et endommagés, ainsi qu'au transport des instruments de musique (avec les SAP applicables) entreront en vigueur le 15 juillet 2019. Les exigences plus complexes entourant l'attribution de sièges, ainsi que les retards et les annulations de vols (avec les SAP applicables) entreront en vigueur le 15 décembre 2019.

## 2. Scope and application

### a) Scope

Air industry stakeholders have expressed concerns about the broad scope of the regulation, as established in the legislation — specifically the application of the regulations to flights that did not originate in Canada. They indicate that because this approach does not align with other air passenger protection regimes, it would create confusion by allowing multiple regimes to apply to the same flight and could not be practically implemented.

The regulations apply the scope set out in the legislation approved by Parliament.

### b) Joint and several liability

Carriers also indicated that the application of joint and several liability for the regime among all carriers on a passenger's itinerary would compound the issues identified regarding scope by making it possible for a carrier to be held responsible for a disruption on a flight it did not operate. Carriers believe this would create a disincentive for commercial arrangements such as interlining, which are meant to help passengers.

Considering the potential unintended consequences of the CGI proposal, the CTA has specified in the regulations that the carrier operating the affected flight is responsible for all obligations related to flight disruptions (delay/cancellation/denial of boarding/tarmac delays). The carrier issuing the ticket will be responsible for providing the passenger with the required information on travel documents and platforms it uses to sell tickets. Explicitly establishing the responsible carrier will ensure that there is clarity for the passenger and that they will receive the treatment and/or compensation owed. Joint and several liability among carriers will only be applied to the remaining APPR requirements in cases where a carrier is transporting a passenger on behalf of another carrier (e.g. a code-share).

### c) Northern operations

Northern air carriers submitted that they should be exempted from the regulations due to their unique operations.

The CTA has considered the comments provided and believe that the regulations recognize the unique operating realities of northern and remote air carriers while still

## 2. Portée et application

### a) Portée

Les intervenants de l'industrie du transport aérien ont exprimé des inquiétudes à propos de la vaste portée du règlement, conformément aux dispositions législatives, particulièrement de l'application du règlement aux vols qui ne sont pas en provenance du Canada. Ils indiquent que, puisque cette approche ne cadre pas avec d'autres régimes de protection des passagers aériens, le fait d'admettre qu'un grand nombre de régimes s'appliquent à un même vol risque de créer de la confusion et de rendre la mise en œuvre peu pratique.

Le règlement applique la portée indiquée dans les dispositions législatives approuvées par le Parlement.

### b) Responsabilité conjointe et solidaire

Les transporteurs ont également indiqué que l'application partagée d'une responsabilité conjointe et solidaire du régime entre tous les transporteurs aériens dont le nom figure sur l'itinéraire d'un passager viendra compliquer les problèmes soulevés concernant la portée du règlement, car il sera possible qu'un transporteur soit tenu responsable de la perturbation d'un vol qu'il n'a pas exploité. Les transporteurs aériens affirment que cette mesure les dissuadera de conclure des ententes commerciales, comme des vols intercompagnies, qui sont faites pour aider les passagers.

Compte tenu des conséquences potentielles inattendues de la proposition du GCI, l'OTC a précisé dans le règlement que le transporteur qui exploite le vol affecté est responsable de toutes les obligations associées aux perturbations de vol (retard/annulation/refus d'embarquement/retards sur l'aire de trafic). Le transporteur qui délivre le billet aura la responsabilité de fournir les renseignements requis au passager sur ses documents de voyage, mais aussi sur les plateformes qu'il utilise pour vendre ses billets. Puisqu'on établit explicitement qui est le transporteur responsable, le passager profitera d'une plus grande clarté et recevra le traitement et l'indemnisation auxquels il a droit. La responsabilité solidaire de tous les transporteurs visera uniquement les autres exigences du RPPA dans les cas où un transporteur transporte un passager pour le compte d'un autre transporteur (par exemple, en partage de codes).

### c) Exploitation dans le Nord

Les transporteurs aériens dans le Nord ont affirmé qu'ils devraient être exemptés de l'application du règlement en raison du caractère unique de leurs activités.

L'OTC a étudié les commentaires reçus et estime que, dans le règlement, on reconnaît les réalités opérationnelles uniques des transporteurs aériens dans le Nord et

ensuring passengers have robust and consistent passenger rights. Instead of limiting the scope of the regulations to mitigate norther carriers' concerns, the regulations establish lower compensation levels and re-booking requirements for small air carriers and flexible requirements concerning food, drink, accommodation and communication that take into account the location of the delay.

### **3. Two-tier approach**

#### **a) Distinction between large and small carrier obligations**

Some consumer advocates and air industry stakeholders disagree with establishing different requirements for small and large carriers, arguing that these do not support the objective of consistency and could give certain airlines an unfair advantage over their competition. The CTA has considered these views, but has determined that the two-tier approach is an important feature of the regime that strikes an important balance between establishing robust passenger protection and ensuring small carriers are still able to provide diverse service offerings to passengers (including ultra low-cost travel, and transportation to and from remote, regional and northern areas).

#### **b) Definition**

Low-cost carriers indicated that setting a one million passenger threshold will not allow new market entrants sufficient time to develop before subjecting them to "large carrier" obligations. After assessing stakeholder comments and industry data, it has been determined that the policy intent to address viability concerns for new market entrants would be best achieved by increasing the threshold in the definition of "large carrier" from 1 million to 2 million passengers in each of the preceding two years.

### **4. Clarity regarding categorization of flight disruptions**

Some stakeholders would like there to be greater specificity and clarity in the regulations as to the situations that would be considered "required for safety purposes" and "outside the carrier's control." As it is not possible or desirable to be completely prescriptive in regulation, CTA will address these comments using a combination of

dans les autres régions éloignées, et qu'on veille aussi à ce que les passagers disposent de droits solides et uniformes. Au lieu de limiter la portée du règlement pour répondre aux préoccupations des transporteurs dans le Nord, le règlement établit des niveaux d'indemnisation inférieurs et des exigences de réacheminement moins élevées pour les petits transporteurs aériens, ainsi que des exigences assouplies concernant la nourriture, les boissons, l'hébergement et la communication afin de tenir compte de l'endroit où se produit le retard.

### **3. Approche en deux volets**

#### **a) Distinction entre les obligations des gros et des petits transporteurs**

Certains groupes de défense des droits des consommateurs, ainsi que des intervenants de l'industrie du transport aérien ne sont pas d'accord avec l'idée d'établir des exigences différentes entre les petits et les gros transporteurs, faisant valoir que cette façon de faire irait à l'encontre de l'objectif d'uniformité, et pourrait donner à certaines compagnies aériennes un avantage concurrentiel inéquitable par rapport à leurs concurrents. L'OTC a tenu compte de ces points de vue, mais a déterminé que l'approche en deux volets est une caractéristique importante du régime qui permet d'établir un équilibre important entre l'établissement d'un régime rigoureux de protection des passagers et l'assurance que les petits transporteurs pourront continuer d'offrir des services diversifiés aux passagers (y compris des vols à très faibles coûts, et le transport à destination et en provenance du Nord et de régions éloignées).

#### **b) Définition**

Des transporteurs à faible coût ont indiqué que l'établissement d'un seuil à un million de passagers ne laissait pas suffisamment de temps aux nouveaux venus sur le marché pour prendre de l'expansion avant d'être assujettis aux obligations imposées aux « gros transporteurs ». Après avoir étudié les commentaires des intervenants et les données de l'industrie, il a été déterminé que l'intention de la politique visant à répondre aux préoccupations sur la viabilité des nouveaux arrivés sur le marché serait mieux réalisée si, dans la définition de « gros transporteur », on augmentait le seuil d'un à deux millions de passagers au cours de chacune des deux années précédentes.

### **4. Clarté concernant la catégorisation des perturbations de vols**

Certains intervenants souhaiteraient davantage de précision et de clarté dans le règlement en ce qui concerne les situations qui seraient considérées comme étant « nécessaires par souci de sécurité » et « indépendantes de la volonté du transporteur ». Comme il n'est ni possible ni souhaitable que le règlement soit entièrement normatif,



regulatory adjustments and guidance materials for air carriers.

a) Definition of “required for safety purposes”

Many stakeholders believe that the definition of “required for safety purposes” does not provide sufficient certainty as to the type of disruptions that it would cover. The wording of this definition is meant to be broad enough to include any flight disruption that a carrier must incur in order to ensure the safe operation of the aircraft. The CTA will provide further guidance through guidance material.

Air industry stakeholders expressed concern that the definition’s focus on legal requirements would exclude safety decisions made by the pilot based on Safety Management Systems (SMS). This was not the intent, and to address this concern, the CTA has clarified the definition for “required for safety purposes” to include SMS and pilot discretion.

b) Manufacturing defects

Stakeholders have questions why, unlike the EU regime, the CGI proposed regulations did not recognize that safety issues identified by the manufacturer or government authority that ground the aircraft are outside of the carrier’s control, as they are not inherent in the normal exercise of the carrier’s activity (e.g. manufacturer recall).

In considering the stakeholder comments, the CTA has included “manufacturing defects” and instructions from state officials to the list of situations outside of the carrier’s control.

c) Labour disruptions

Air industry stakeholders feel that the regulations should explicitly indicate that labour disruptions within an airline are “outside the carrier’s control” to avoid influencing collective bargaining processes. The CTA agrees that it would be appropriate to give clarity in this area and has adjusted the regulations to specify that disruptions resulting from labour disruptions within the carrier or at an essential service provider (e.g. an airport) are considered outside the carrier’s control.

l’OTC donnera suite à ces commentaires à la fois par des rajustements à la réglementation et la remise de documents d’information aux transporteurs aériens.

a) Définition de « nécessaire par souci de sécurité »

Nombre d’intervenants croient que la définition de « nécessaire par souci de sécurité » ne donne pas suffisamment de certitude quant au type de perturbations qu’elle vise. Sa formulation est suffisamment large pour inclure toutes les perturbations de vol qu’un transporteur doit subir pour exploiter l’aéronef en toute sécurité. L’OTC fournira d’autres conseils au moyen de documents d’orientation.

Les intervenants de l’industrie du transport aérien disent craindre que l’accent sur les exigences juridiques, dans cette définition, vienne exclure les décisions en matière de sécurité que pourrait prendre le commandant conformément au système de gestion de la sécurité (SGS). Ce n’était pas l’intention et, pour répondre à cette préoccupation, l’OTC a clarifié la définition de « nécessaire par souci de sécurité » pour inclure la question entourant le SGS et la décision à la discrétion du commandant.

b) Défauts de fabrication

Les intervenants ont demandé pourquoi, contrairement au régime de l’Union européenne, il n’a pas été reconnu dans le projet de règlement publié dans la GCI que les questions de sécurité soulevées par le fabricant ou l’autorité gouvernementale qui a décidé de clouer des aéronefs au sol ne sont pas attribuables au transporteur, car elles ne sont pas inhérentes à l’exercice normal des activités du transporteur (par exemple un rappel du fabricant).

Dans son étude des commentaires des intervenants, l’OTC a inclus les défauts de fabrication et des instructions de représentants d’État à la liste des situations indépendantes de la volonté du transporteur.

c) Conflits de travail

Des intervenants de l’industrie du transport aérien croient que le règlement devrait explicitement indiquer que les conflits de travail au sein d’une compagnie aérienne sont « indépendants de la volonté du transporteur », afin d’éviter d’influencer les processus de négociation collective. L’OTC convient qu’il serait avisé de clarifier davantage cet élément, et a donc ajusté le règlement en conséquence afin de préciser que les perturbations découlant de conflits de travail chez le transporteur ou un fournisseur de services essentiels (par exemple un aéroport) sont considérées comme étant indépendantes de la volonté du transporteur.

## d) "Crew time out"

Many stakeholders requested that the CTA explicitly state the category of flight disruption a crew time out would fall into. It is not possible to do so in regulation; however, as the root situation that brought about the crew hitting their duty time limit would have to be considered. These could vary greatly — e.g. crew illness, adverse weather events, poor scheduling by the carrier. The CTA will instead offer guidance for carriers on this subject in an interpretation note.

## e) Knock-on effects

Many industry stakeholders indicated that the CGI regulations do not reflect the impacts a weather delay has on the next flight(s) scheduled to use the delayed aircraft (situations outside of the carrier's control). In particular, northern carriers and industry associations expressed a significant concern regarding impacts on multi-leg journeys that frequently occur in the north. Consumer advocates feel that the regulations should be more explicit regarding the extent to which knock-on effects could be attributed to categories in which no compensation is owed by carriers, viewing this as a potential loophole.

In considering the significant concern regarding knock-on effects, the CTA has added greater clarity in the regulations — recognizing knock-on effects but creating reasonable limits. The APPR indicate that when a flight is disrupted for safety reasons or situations outside the carrier's control, these designations could also be applied to a disruption experienced on a subsequent flight. However, this could only be done if that subsequent disruption is directly attributable to the first one and if the carrier took all reasonable measures to recover its schedule after the original flight disruption.

## 5. Tarmac delays

The enabling legislation required the CTA to make regulations respecting the carrier's obligations in the case of tarmac delays over three hours, in addition to standards of treatment for general delays and cancellations. The public and many consumer advocates feel that it is unreasonable not to require certain standards of treatment for passengers during a tarmac delay before the three-hour mark. The feedback received suggests that the enabling legislation may lack clarity on the issue of standards of treatment for passengers during tarmac delays under three

## d) « Période de repos des équipages de conduite »

De nombreux intervenants ont demandé que l'OTC énonce de façon explicite la catégorie de perturbations de vol dans laquelle entreraient les heures de travail de l'équipage. Il est toutefois impossible de le faire dans le règlement, car il faudrait tenir compte de toute une gamme de situations différentes qui font qu'à la base, des membres d'équipage atteignent une limite d'heures de travail, par exemple un employé malade, de mauvaises conditions météorologiques, une mauvaise gestion des horaires par le transporteur. L'OTC conseillera plutôt les transporteurs à cet égard dans une note d'interprétation.

## e) Effet domino

De nombreux intervenants de l'industrie ont fait remarquer que le règlement publié au préalable dans la GCI ne tient pas compte des répercussions que peut avoir un vol retardé pour des raisons météorologiques sur le ou les prochains vols qui doivent s'effectuer à bord de l'aéronef retardé (situation indépendante de la volonté du transporteur). Les transporteurs du Nord et les associations de l'industrie ont exprimé de grandes inquiétudes concernant les répercussions sur les vols à plusieurs segments, puisqu'il y en a fréquemment dans le Nord. Les groupes de défense des droits des consommateurs estiment que le règlement devrait mieux expliquer dans quelle mesure les effets domino pourraient être attribués aux catégories dans lesquelles aucune indemnisation n'est prévue par les transporteurs, ce qu'on perçoit comme une zone grise potentielle.

Devant les grandes préoccupations sur les effets domino, l'OTC a clarifié le règlement à cet égard en reconnaissance des effets domino tout en établissant des limites raisonnables. Il est indiqué dans le RPPA que, lorsqu'un vol est perturbé par souci de sécurité, ou en raison de situations indépendantes de la volonté du transporteur, ces désignations pourraient également être appliquées à une perturbation subie à bord d'un vol subséquent. Toutefois, cela pourrait se faire seulement si la perturbation qui suit est directement attribuable au premier vol et si le transporteur a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour rétablir l'horaire après la perturbation de vol initiale.

## 5. Retards sur l'aire de trafic

La loi habilitante exigeait que l'OTC prenne un règlement sur les obligations des transporteurs en cas de retards sur l'aire de trafic de plus de trois heures, en plus des normes de traitement dans le cas des retards et des annulations en général. Toutefois, le public et de nombreux groupes de défense des droits des consommateurs estiment qu'il est déraisonnable de ne pas exiger certaines normes de traitement pour les passagers durant un retard sur l'aire de trafic avant qu'une période de trois heures se soit écoulée. Les commentaires reçus laissent entendre que la loi

hours. The Minister of Transport has addressed this through a directive to the CTA to apply standards of treatment to all tarmac delays. The CTA welcomed this direction, and has made adjustments to the regulations to implement it. Standards of treatment during tarmac delays include access to means of communication, lavatories, ventilation, heating and cooling, food and drink in reasonable quantities, and medical attention, where needed.

## **6. Denied boarding**

### **a) Definition**

Consumer advocates and members of the public expressed concerns that the definition of denied boarding implies that the onus would be on the passenger to prove that they had been denied boarding by a carrier. They also indicated that this concept should not be limited to instances of overbooking by the airline.

The CTA has determined that no change to the regulations is required. As written, the definition of denied boarding covers any instance when there are more passengers present for boarding than seats available. This could be due to overbooking, issues with seating or aircraft weight requirements, or a carrier switching to a smaller aircraft. The carrier will be expected to follow the requirements for denied boarding and will bear the burden of proof.

### **b) Removal of passenger on board**

Stakeholders expressed confusion as to whether the requirement prohibiting carriers from denying boarding to a passenger already on board would preclude a carrier from exercising obligations to remove a passenger from the plane for safety reasons. This is not the intent and the CTA has clarified in the regulations that the provision does not preclude a carrier from removing a passenger from the aircraft for safety reasons.

### **c) Volunteers**

Consumer advocates and members of the public expressed concern that the CGI proposal did not provide enough consumer protection in the volunteer negotiation process. The CTA has identified this as a gap that can be addressed by these regulations and has added a requirement that, prior to departure, a carrier must present mutually

habilitante n'est peut-être pas assez claire sur la question des normes de traitement des passagers applicables durant les retards sur l'aire de trafic de moins de trois heures. Pour combler cette lacune, le ministre des Transports a émis à l'intention de l'OTC une directive visant l'application de normes de traitement à tous les retards sur l'aire de trafic. L'OTC a bien accueilli cette directive et a apporté des modifications au règlement en vue de la mettre en œuvre. Les normes de traitement durant les retards sur l'aire de trafic comprennent l'accès à des moyens de communication, l'accès à des toilettes fonctionnelles, la ventilation, le chauffage ou la climatisation adéquats, la fourniture de nourriture et de boissons en quantité raisonnable, ainsi que l'accès à de l'aide médicale au besoin.

## **6. Refus d'embarquement**

### **a) Définition**

Certains membres de groupes de défense des droits des consommateurs et du grand public ont exprimé des préoccupations concernant la définition de refus d'embarquement, du fait qu'elle sous-entend qu'il revient aux passagers de prouver qu'ils se sont vu refuser l'embarquement par un transporteur. Ils ont également indiqué que ce concept ne devrait pas se limiter aux cas de surréservation par la compagnie aérienne.

L'OTC a déterminé qu'aucun changement au règlement n'était nécessaire. Telle qu'elle est écrite, la définition sur le refus d'embarquement vise tous les cas où plus de passagers se présentent pour l'embarquement qu'il n'y a de sièges disponibles. La cause pourrait être la surréservation, des problèmes avec l'attribution de sièges, des exigences de poids, ou encore un transporteur qui change pour un aéronef comptant moins de sièges. Le transporteur devra suivre les exigences relatives aux refus d'embarquement, et le fardeau de la preuve lui incombera.

### **b) Retrait de passagers déjà à bord**

Les intervenants étaient perplexes et se demandaient si l'exigence qui interdit aux transporteurs de refuser l'embarquement à un passager se trouvant déjà à bord pourrait les empêcher d'exercer leur obligation de retirer un passager de l'aéronef par souci de sécurité. Ce n'est pas là l'intention, et l'OTC a clarifié dans le règlement que la disposition n'empêche pas le transporteur de retirer un passager de l'aéronef par souci de sécurité.

### **c) Volontaires**

Des membres de groupes de défense des droits des consommateurs et du grand public ont exprimé des préoccupations concernant le fait que la proposition publiée dans la GCI ne fournit pas suffisamment de protection aux consommateurs dans le cas d'un processus de négociation avec des volontaires. L'OTC a relevé cette lacune qui

agreed-upon terms of compensation in writing and the volunteer must willingly accept these in exchange for relinquishing their confirmed reserved space.

## **7. Compensation for inconvenience**

### **a) Levels**

Many air industry stakeholders believe the compensation levels are punitive, and that the levels should reflect the fare paid by the passenger instead of being linked to compensation levels in the European Union.

The CTA acknowledges industry concerns related to the cost associated with the minimum compensation levels; however, the intent of these regulations is to establish a world-leading passenger protection regime. It is therefore important to ensure that passengers in the Canadian regime are entitled to levels of compensation that are similar to those in other jurisdictions. Basing compensation amounts on the length of delay achieves the objective of compensating passenger inconvenience, as inconvenience does not change depending on the fare a passenger paid or the distance of their flight. Finally, the payment of compensation only being required for situations within the carrier's control means that carriers will be able to avoid this additional cost.

### **b) Time limits**

Consumer advocates have expressed concern with the 120-day time limit for passengers to file a request for compensation with the carrier. They have indicated that it would not allow sufficient time for passengers to consult flight data that will be made public by Transport Canada. In order to account for their comments, the CTA has increased the time limit to one year. Having one year to file a claim allows passengers sufficient time to access necessary flight data while also providing carriers with certainty.

### **c) Indexation**

Some air industry stakeholders are of the view that the CGI proposal to index compensation amounts to inflation is a punitive measure that does not recognize that air fares are generally stagnant (or decreasing). Instead of automatically indexing the minimum compensation amounts to inflation, the CTA will undertake a review of the APPR, including compensation provisions, after a three-year period.

pourra être comblée grâce à ce règlement, et a ajouté une exigence indiquant que, avant le départ, un transporteur doit présenter par écrit les conditions de l'indemnisation convenue mutuellement, et le volontaire doit, en contrepartie, accepter de céder son siège réservé confirmé en toute connaissance de cause.

## **7. Indemnité pour inconvénient**

### **a) Niveaux**

De nombreux intervenants de l'industrie du transport aérien croient que les niveaux d'indemnité sont punitifs et devraient plutôt représenter le prix payé par le passager au lieu d'être lié à des niveaux d'indemnisation en vigueur dans l'Union européenne.

L'OTC prend acte des préoccupations de l'industrie liées aux coûts associés aux niveaux minimums d'indemnisation; toutefois, le règlement vise à établir un régime de protection des passagers de calibre mondial. Il est donc important de s'assurer que les passagers visés par le régime canadien auront droit à des niveaux d'indemnité qui sont semblables à ceux d'autres administrations. En fondant les montants d'indemnité sur la durée du retard, l'objectif qui consiste à indemniser les passagers pour tout inconvénient est atteint, puisque cet inconvénient ne change pas en fonction du prix qu'un passager a payé ni de la distance du vol. Finalement, le paiement d'une indemnité étant exigé seulement dans des situations attribuables au transporteur signifie que les transporteurs pourront prendre des mesures pour éviter ces frais additionnels.

### **b) Limites de temps**

Certains groupes de défense des droits des consommateurs ont exprimé des préoccupations concernant le délai de 120 jours accordé aux passagers pour déposer une demande d'indemnisation auprès du transporteur. Ils ont indiqué que les passagers n'auraient ainsi pas suffisamment de temps pour consulter les données de vol que Transports Canada rendra publiques. Afin de tenir compte de leurs commentaires, l'OTC a augmenté le délai à une année complète. Une période d'un an pour déposer une réclamation sera suffisante pour permettre aux passagers d'accéder aux données de vol nécessaires, mais aussi pour donner davantage de certitude aux transporteurs.

### **c) Indexation**

Certains intervenants de l'industrie du transport aérien étaient d'avis que la proposition publiée dans la GCI visant à indexer les montants d'indemnisation à l'inflation constitue une mesure punitive par laquelle on ne reconnaît pas que les prix des billets d'avion sont généralement stables, voire en baisse. Au lieu d'indexer automatiquement les montants d'indemnisation minimaux à l'inflation, l'OTC réexaminera le RPPA au bout de trois ans, y compris les dispositions en matière d'indemnisation.

## 8. Rebooking

Air industry stakeholders were concerned that the APPR requirements to rebook a passenger on the airline's next available flight or, after 9 hours, on the flight of a competitor, would extend to flights out of another airport, or flights using circuitous routes. Carriers expressed concern about the undue burden associated with this, which would particularly affect carriers with low flight frequency.

The CTA acknowledges that the regulations should be clear on this point and should balance the operational needs of carriers with the overall objective of ensuring the passenger reaches their destination as soon as possible after a delay. The final regulations specify that, for the first 48 hours, the rebooking must be on a reasonable route out of the same airport as on the original ticket. If the carrier is unable to rebook the passenger on a flight leaving the same airport within 48 hours of the original departure time, the carrier should offer rebooking out of an airport within reasonable proximity.

## 9. Communication

### a) Communication on travel documents

Air carriers expressed concern that the requirement to provide information regarding standards of treatment, compensation and passenger recourses on travel documents (e.g. tickets and boarding passes) will make those documents unwieldy.

The intention was to permit carriers to provide this detailed information via a hyperlink, a fact that the CTA has clarified in the regulations. The combination of standardized notices, digital platforms and itinerary related documents and hyperlinks to more detailed information will ensure that passengers have access to all key information when booking a flight.

### b) Third party resellers

Carriers indicated that while they support the policy intention of ensuring third-party ticket resellers provide passengers with key information, putting the onus of ensuring this on the carrier does not recognize that carriers have little or no control over the practices of third party resellers. They indicate it would not be fair to punish a carrier for the inaction of a third party.

## 8. Réacheminement

Certains intervenants de l'industrie du transport aérien craignaient que les exigences du RPPA qui consistent à réacheminer un passager à bord du prochain vol disponible de la compagnie aérienne ou, après 9 heures, sur le vol d'un concurrent, soient élargies pour viser également les vols en partance d'un autre aéroport, ou encore les vols dont l'itinéraire est indirect. Les transporteurs s'inquiétaient du fardeau injustifié associé à cette situation, qui affecterait surtout les transporteurs dont la fréquence des vols est faible.

L'OTC reconnaît que le règlement devrait être clair sur ce point et établir un juste équilibre entre les besoins opérationnels des transporteurs et l'objectif global qui consiste à veiller à ce que les passagers atteignent leur destination le plus tôt possible après un retard. Le règlement définitif précise que, pendant les 48 premières heures, il faut réacheminer le passager sur une route raisonnable à partir du même aéroport que celui figurant sur le billet initial. Si le transporteur est incapable de réacheminer le passager à bord d'un vol en partance du même aéroport dans les 48 heures suivant l'heure de départ initiale, il devrait offrir le réacheminement à partir d'un aéroport se trouvant à distance raisonnable.

## 9. Communication

### a) Communication sur les documents de voyage

Les transporteurs aériens ont trouvé compliquée l'obligation d'indiquer sur les documents de voyage (par exemple les billets et les cartes d'embarquement) les renseignements sur les normes de traitement, l'indemnisation et les recours à la disposition des passagers.

L'intention était de permettre aux transporteurs de fournir de tels renseignements détaillés au moyen d'un hyperlien, un fait que l'OTC a clarifié dans le règlement. Il s'agira de faire en sorte que les passagers aient accès à tous les renseignements importants au moment de réserver un vol, par un mélange de plateformes numériques affichant des avis normalisés, de documents contenant l'itinéraire et d'hyperliens leur permettant d'accéder à des renseignements détaillés.

### b) Revendeurs tiers

Les transporteurs ont signifié qu'ils appuient l'intention de la politique qui consiste à veiller à ce que les tiers revendeurs de billets fournissent aux passagers les renseignements importants, mais si cette responsabilité revient au transporteur, on ne reconnaît pas le fait que les transporteurs ont peu de contrôle, voire aucun, sur les pratiques des revendeurs tiers. Ils indiquent qu'il ne serait pas équitable de punir un transporteur pour l'inaction d'un tiers.

The CTA has taken this into account by requiring carriers to take all reasonable measures to ensure that third-party resellers share information with passengers.

c) **Communication on tarmac**

Air industry stakeholders indicated the CGI proposal requiring carriers to provide access to communication during a tarmac delay is too strict, as carriers may be unable to provide means of communication (e.g. Wi-Fi) during a tarmac delay for safety reasons.

The APPR are not intended to preclude any safety requirements or measures. The CTA has therefore clarified in the regulations that the air carrier must provide access to communication where feasible during a tarmac delay.

## **10. Seating of children**

a) **Interpretation**

Some stakeholders expressed concern with the wording of the seating of children provision, as it could be interpreted as requiring seat selection free of charge for child and parent (e.g. selection of a seat in a particular area of the aircraft). In order to clarify the interpretation, the CTA has adjusted the wording to make it clear that carriers are required to facilitate, free of charge, the seating of a parent and child in close proximity. This does not include having to offer seat selection free of charge.

b) **Compensation**

Consumer advocates expressed that the seating of children requirements are unclear, are too heavily reliant on volunteers to change seats, and/or represent a step backward from airlines' current policies. Some have indicated that there should be compensation required if a carrier cannot seat a child and parent together.

The seating of children provisions align with the legislative framework by requiring airlines to facilitate the seating of children in close proximity to parents. The legislation does not indicate that the regulations should absolutely require carriers to seat children with their parents. Ensuring best efforts is appropriate, given the differing seat selection and assignment processes carriers have. There is also no legislative authority to require compensation related to the seating of children.

L'OTC en a tenu compte en exigeant que les transporteurs veillent à ce que les revendeurs tiers communiquent les renseignements aux passagers.

c) **Communication sur l'aire de trafic**

Les intervenants de l'industrie du transport aérien ont indiqué que la proposition de la GCI qui exige que les transporteurs fournissent un accès à des communications durant un retard sur l'aire de trafic est trop stricte, car les transporteurs pourraient être incapables de fournir des moyens de communication (par exemple du Wi-Fi) durant un retard sur l'aire de trafic qui est nécessaire par souci de sécurité.

Le RPPA ne vise pas à exclure des exigences ou des mesures de sécurité. L'OTC a donc clarifié dans le règlement que le transporteur aérien doit fournir l'accès à des communications s'il est possible de le faire durant un retard sur l'aire de trafic.

## **10. Attribution de sièges aux enfants**

a) **Interprétation**

Certains intervenants ont exprimé de l'inquiétude concernant la formulation des exigences sur l'attribution de sièges aux enfants, car elles pourraient être interprétées comme exigeant un choix de sièges sans frais pour les enfants et pour les parents (par exemple sélection d'un siège dans une zone particulière de l'aéronef). Afin de clarifier l'interprétation, l'OTC a rajusté la formulation pour indiquer clairement que les transporteurs doivent faciliter, sans frais, l'attribution de sièges aux enfants de manière à ce qu'ils soient près d'un parent. Cela n'inclut pas l'obligation d'offrir une sélection de sièges sans frais.

b) **Indemnisation**

Les groupes de défense des droits des consommateurs ont indiqué que les obligations d'attribuer des sièges aux enfants sont imprécises, qu'on mise trop sur des volontaires pour changer de sièges, et que cela représente un recul par rapport aux politiques courantes des compagnies aériennes. Certains ont indiqué que le transporteur devrait être obligé de verser une indemnisation s'il ne peut pas faire asseoir un enfant avec son parent.

Les dispositions sur l'attribution de sièges aux enfants correspondent au cadre législatif, puisqu'elles exigent que les compagnies aériennes facilitent l'attribution de sièges aux enfants à proximité d'un parent. La Loi n'indique pas que le règlement doit absolument exiger que les transporteurs fassent asseoir les enfants près de leur parent. Il est convenable d'indiquer que les transporteurs doivent faire leur possible pour y arriver, compte tenu des processus de sélection et d'attribution des sièges différents d'un transporteur à l'autre. Rien dans la loi n'exige qu'une

## 11. Musical instruments

The Canadian Federation of Musicians expressed concern that the wording of the provision regarding the transportation of musical instruments could permit a carrier to refuse carriage of musical instruments. Recognizing this gap, the regulations have been adjusted to reinforce that carriers will be required to carry musical instruments as checked or carry-on baggage unless prevented by safety, weight or dimension requirements.

## 12. Cost-benefit analysis

Many carriers and industry representatives believe that the cost-benefit analysis (CBA) does not appropriately capture the cost to carriers associated with the APPR. Specific concerns include the following:

- a) The CBA does not reflect the cumulative costs of multiple new requirements being placed on the air industry at once or the potential impacts of this proposal on industry competitiveness.
  - While it is recognized that there are a number of recent and forthcoming regulatory changes impacting the air industry, the objective of the CBA is to determine the incremental costs to industry as a result of the APPR. It therefore cannot account for all costs to industry related to all government intervention.
- b) The CBA understates the cost of IT changes, training, and additional staff to handle claims and complaints.
  - The CBA must only assess incremental costs directly related to the APPR. Carriers have not clearly identified which IT and training costs they feel are understated and if those are directly related to the APPR. Some carriers have pointed to IT costs related to the proposed changes to other proposed regulations and IT projects already underway.
  - It is important that the CBA consider only the portion of training costs related to staff being made familiar with new requirements, and not regular ongoing training costs that a carrier would incur regardless of the regulatory proposal coming into force.
  - Carriers currently address a large volume of complaints and claims related to the passenger experience. The CBA assumed that the additional burden of increased complaint volumes would be offset to a certain degree by having clearer and more consistent

indemnisation soit versée relativement à l'attribution de sièges aux enfants.

## 11. Instruments de musique

La Fédération canadienne des musiciens a exprimé de l'inquiétude concernant la formulation des exigences sur le transport des instruments de musique, qui semble permettre à un transporteur de refuser le transport des instruments de musique. Reconnaisant cette lacune, l'OTC a rajusté le règlement pour rappeler que les transporteurs auront l'obligation de transporter les instruments de musique à titre de bagages enregistrés ou de bagages de cabine, à moins que les exigences en matière de sécurité, de poids ou de dimensions ne les en empêchent.

## 12. Analyse coûts-avantages

De nombreux transporteurs et représentants de l'industrie croient que l'analyse coûts-avantages (ACA) ne tient pas bien compte des coûts des transporteurs qui découlent du RPPA. Voici quelques préoccupations précises :

- a) L'ACA ne reflète pas le cumul des coûts des nombreuses nouvelles exigences imposées d'un coup à l'industrie du transport aérien ni les répercussions potentielles de cette proposition sur la compétitivité de l'industrie.
  - On reconnaît qu'il y a plusieurs changements réglementaires récents et d'autres à venir qui auront une incidence sur l'industrie du transport aérien, mais l'objectif de l'ACA consiste à déterminer les coûts supplémentaires pour l'industrie en conséquence du RPPA. Il est donc impossible de tenir compte dans l'ACA de tous les coûts pour l'industrie liés à toutes les interventions gouvernementales.
- b) L'ACA sous-estime le coût des changements à la TI, de la formation et du personnel supplémentaire à embaucher pour traiter les réclamations et les plaintes.
  - L'ACA doit seulement permettre d'évaluer les coûts supplémentaires qui découlent directement du RPPA. Les transporteurs n'ont pas clairement indiqué quels coûts de TI et de formation ont été selon eux sous-estimés, et si ces coûts découlent directement du RPPA. Certains transporteurs ont souligné des coûts de TI associés à des changements proposés à d'autres projets de règlements et projets de TI déjà en cours.
  - Il est important que l'ACA porte uniquement sur la portion des coûts de la formation du personnel qui devra se familiariser avec les nouvelles exigences et non sur les coûts réguliers courants de la formation qu'un transporteur doit assumer, indépendamment de l'entrée en vigueur du règlement proposé.
  - Les transporteurs doivent déjà répondre à un grand volume de plaintes et de réclamations liées à

obligations, which should make the complaint resolution process less complex.

- The CTA believes that the costs have been fairly reflected and that the sensitivity analysis appropriately accounts for the level of uncertainty in the calculations.
- c) Costs related to compensation are underestimated, as they are based on passenger segments rather than passenger trips.
- The CTA ensured that its approach to determining the proportion of passengers expected to be owed compensation was balanced and accounted for data restrictions. The CTA believes it erred on the side of overstating this proportion. While it is true the data available to the CTA did not consider connecting passengers, the CBA also included a wider scope for disruptions within a carrier's control than the one in the regulations, which offset this issue.
  - The sensitivity analysis performed on the percentage of passengers that would be due compensation allowed for scenarios where up to 34% of all delayed passengers were considered to be delayed based on an event under the carriers control. This is considered to be a conservative estimate.
- d) The cost per passenger of \$2.75 is underestimated and could be up to 10 times higher
- This metric is not meant to be an exact estimate of the impact of the APPR on a single ticket. It was included in the CBA to provide a notional idea of the cost per passenger on a per segment basis.
  - Carriers have not provided their own substantiated estimates of incremental costs that are directly related to the requirements of the APPR.

### *Instrument choice*

The Act, as amended in May 2018, provides a framework for the APPR and requires the CTA to develop the specific regulatory provisions within the established parameters, including standards of treatment and minimum compensation levels. Therefore, no other instruments were considered.

The input provided during consultations, and best practices and lessons learned from other jurisdictions were considered in developing the regulations.

l'expérience des passagers. Il est présumé dans l'ACA que le fardeau supplémentaire de l'augmentation du volume de plaintes sera contrebalancé jusqu'à un certain point grâce à des obligations plus claires et uniformes, et à des processus de règlement des plaintes plus simples.

- L'OTC croit que les coûts ont été correctement calculés et que l'analyse de sensibilité tient bien compte du niveau d'incertitude lié aux calculs.
- c) Les coûts liés à l'indemnisation sont sous-estimés, car ils sont basés sur les segments de vols des passagers plutôt que sur les voyages de passagers.
- L'OTC a veillé à ce que l'approche dont il s'est servie pour déterminer la proportion de passagers qui devraient avoir droit à une indemnisation soit équilibrée et qu'elle tienne compte des contraintes concernant les données. L'OTC croit avoir fait une erreur et avoir surestimé cette proportion. Il est vrai que les données dont disposait l'OTC ne tenaient pas compte des passagers en correspondance, mais comme la portée des perturbations attribuables au transporteur était plus vaste dans l'ACA que dans le règlement, cela a contrebalancé ce problème.
  - L'analyse de sensibilité effectuée relativement au pourcentage de passagers qui auraient droit à une indemnisation a permis d'établir des scénarios où jusqu'à 34 % de tous les passagers ayant subi un retard ont été retardés en raison d'événements attribuables aux transporteurs. Cela est considéré comme étant une estimation conservatrice.
- d) Le coût de 2,75 \$ par passager est sous-estimé et pourrait être jusqu'à 10 fois plus élevé.
- Ce paramètre n'est pas une estimation exacte de l'incidence qu'aura le RPPA sur le prix d'un seul billet. Il a été intégré dans l'ACA pour donner une idée du coût par passager par segment de voyage.
  - Les transporteurs n'ont pas fourni leurs propres estimations pour justifier les coûts supplémentaires qui sont directement liés aux exigences du RPPA.

### *Choix de l'instrument*

La Loi, modifiée en mai 2018, encadre le RPPA et exige que l'OTC en élabore les dispositions précises selon des paramètres établis, notamment des normes de traitement des passagers et des indemnités minimales. Aucun autre mécanisme n'a donc été considéré.

L'OTC a tenu compte des commentaires obtenus au cours des consultations, ainsi que des meilleures pratiques et des leçons tirées d'autres administrations pour élaborer ce règlement.



## Regulatory analysis

### Costs and benefits

The cost-benefit analysis estimates the incremental net benefit to society of the APPR. The incremental benefit is determined as the difference between the net benefit of the regulation scenario and the baseline scenario. The APPR are estimated to result in present value costs to Canadian carriers and the CTA of \$1.424 billion, present value benefits to Canadian passengers of \$1.510 billion and a net present benefit of \$86.10 million, expressed in 2012 Canadian dollars, over a 10-year period following the coming into force of the regulations. On an annualized basis, the cost to carriers represents around \$2.73 per passenger segment.

The regulations establish minimum standards for the following:

**Table 1: Regulatory provisions**

Provision	Compensation	Standard of Treatment	Establish Process/ Policy
Delay	Yes (WCC)	Yes	Yes
Cancellation	Yes (WCC)	Yes	Yes
Denied boarding	Yes (WCC)	Yes	Yes
Assignment of seats to children under the age of 14	N/A	N/A	Yes
Tarmac delay	Yes (WCC)	Yes	Yes
Lost and damaged baggage	Yes	N/A	N/A
Musical instruments	N/A	N/A	Yes
Unaccompanied minors	N/A	N/A	Yes
Communication	N/A	N/A	Yes

(WCC): Passenger is only entitled to compensation if the disruption is within the carriers control.

### Affected stakeholders

The following stakeholders will be impacted by the APPR:

- Air carriers — Costs to Canadian carriers are considered
- Passengers — Benefits to Canadian passengers are considered
- Government (CTA)

## Analyse de la réglementation

### Coûts et avantages

L'analyse coûts-avantages permet d'estimer les avantages nets supplémentaires que représente le RPPA pour la société. Les avantages supplémentaires représentent la différence entre l'avantage net du scénario du règlement et l'avantage net du scénario de référence. Le RPPA devrait déboucher sur une valeur actualisée des coûts de 1,424 milliard de dollars pour les transporteurs canadiens et l'OTC, une valeur actualisée des avantages de 1,510 milliard de dollars pour les passagers canadiens et un avantage actualisé net de 86,10 millions de dollars, en dollars canadiens de 2012, sur une période de 10 ans suivant l'entrée en vigueur du règlement. Sur une base annuelle, cela représente un coût d'environ 2,73 \$ par segment passager pour les transporteurs.

Dans le règlement, on établit des normes minimales pour les éléments suivants :

**Tableau 1 : Dispositions réglementaires**

Disposition	Indemnisation	Norme de traitement	Politique/ Processus établi
Retards	Oui (AT)	Oui	Oui
Annulations	Oui (AT)	Oui	Oui
Refus d'embarquement	Oui (AT)	Oui	Oui
Attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans	s.o.	s.o.	Oui
Retards sur l'aire de trafic	Oui (AT)	Oui	Oui
Bagages perdus ou endommagés	Oui	s.o.	s.o.
Instruments de musique	s.o.	s.o.	Oui
Mineurs non accompagnés	s.o.	s.o.	Oui
Communications	s.o.	s.o.	Oui

(AT — attribuable au transporteur) : un passager aura droit à une indemnité seulement si la perturbation est attribuable au transporteur.

### Intervenants touchés

Le RPPA aura une incidence sur :

- Les transporteurs aériens — les coûts que les transporteurs aériens devront assumer sont pris en compte
- Les passagers — les avantages pour les passagers canadiens sont pris en compte
- Le gouvernement (OTC)

## Baseline scenario

Currently, carriers set out the terms and conditions of carriage in their tariffs. These tariffs form the contract between a passenger and a carrier when a ticket is purchased. A carrier's tariff will cover its obligations in all types of events including delays, cancellations, tarmac delays, lost or damaged baggage and seating of children, among other things.

Because each carrier is, for the most part, responsible for setting its own tariff, there can often be differences in the treatment of passengers in different types of events. The objective of the APPR is to normalize the minimum standard across all carriers operating in Canada to ensure that the obligations on carriers are clear, concise and easily understood by carriers and passengers.

In order to establish the baseline for this CBA, the tariffs of carriers operating in Canada were analyzed on an issue-by-issue basis. Further, responses to the CTA's CBA survey to industry were taken into account. It is assumed that in the absence of the APPR, carriers would continue operating according to their current tariffs for the duration of the study period.

As there are hundreds of Canadian carriers in Canada, a sample of carriers was analyzed for this study and was assumed to be representative of the population. The baseline for non-Canadian carriers was assumed to be similar to that of Canadian carriers flying internationally. While this assumption may be wrong in any given instance, it is expected to be realistic on average, as some jurisdictions ensure consumer protection in the form of compensation, while others do not. Furthermore, it is expected that in many instances, Canadians flying into jurisdictions with compensation schemes similar to that of the European Union are often unaware that they are entitled to compensation and would therefore often not claim it. Carriers were categorized into large, medium and small based on the number of employees. Markups were applied to the sample costs of each carrier category in order to arrive at the total cost to industry.

The number of passengers from 2017 was used as the starting point for the baseline. That number is expected to increase at an average annual rate of 3.1% over the 10-year study period. The growth rate is assumed to be the same under both the baseline and the regulation scenarios.

## Scénario de référence

À l'heure actuelle, les transporteurs établissent les conditions de transport dans leurs tarifs. Ces tarifs constituent le contrat entre un transporteur et le passager qui a acheté un billet. Le tarif énonce les obligations du transporteur dans tous les types d'événements, notamment en cas de retard et d'annulation de vol, de retard sur l'aire de trafic, de bagages perdus ou endommagés et d'attribution de sièges aux enfants.

Parce que chaque transporteur est en grande partie chargé de rédiger son propre tarif, le traitement des passagers diffère souvent selon le type d'événement. L'objectif du RPPA est d'uniformiser la norme minimale pour tous les transporteurs qui mènent leurs activités au Canada, afin que les obligations qui leur reviennent soient claires, concises et faciles à comprendre, autant pour eux-mêmes que pour les passagers.

Afin d'établir un scénario de référence pour la présente analyse coûts-avantages, les tarifs des transporteurs menant leurs activités au Canada ont été analysés au cas par cas. De plus, l'OTC a tenu compte des réponses obtenues auprès de l'industrie au moyen d'un sondage. On présume qu'en l'absence du RPPA, les transporteurs continueraient d'appliquer leurs tarifs courants durant la période à l'étude.

Comme le Canada compte des centaines de transporteurs canadiens, on a analysé pour l'étude un échantillon de transporteurs qu'on estime être représentatif de la population. On a également présumé que les données de référence sur les transporteurs non canadiens ressemblaient à celles des transporteurs canadiens exploitant des vols internationaux. Cette hypothèse pourrait être erronée, mais on croit qu'elle représente une moyenne réaliste, puisque certaines administrations protègent les consommateurs en leur versant des indemnités, d'autres non. On croit en outre que, dans bien des cas, des Canadiens qui prennent des vols vers des pays qui ont un régime d'indemnisation semblable à celui de l'Union européenne ne savent pas qu'ils ont droit à une indemnité et ne la réclameront donc pas, le cas échéant. Les transporteurs ont été séparés en catégories, soit gros, moyens et petits, selon le nombre d'employés. Les échantillons de coûts ont été majorés pour chaque catégorie de transporteurs afin d'obtenir le coût total que la démarche représente pour l'industrie.

Le nombre de passagers de 2017 a été utilisé comme point de départ pour le scénario de référence. Ce nombre devrait augmenter à un taux annuel moyen de 3,1 % sur les 10 années de la période à l'étude. On présume que le taux de croissance sera le même dans le scénario de référence que dans celui de la réglementation.

## Methodology, data sources and assumptions

### Study period

This analysis examines costs and benefits over a 10-year period (2019–2028). A real discount rate of 7% is used to establish the net present value of the regulations for non-compensation provisions. A nominal discount rate of 9% (the real discount rate plus an assumed inflation rate of 2%) is used to establish the net present value of compensation provisions. Values are expressed in 2012 constant dollars.

### Number of passengers

The number of passengers for 2017 is estimated using the number of enplaned and deplaned passengers.<sup>1</sup> The number of domestic enplaned and deplaned passengers is divided by two to arrive at an estimate of the number of passenger segments on domestic flights.

**Table 2: Enplaned and deplaned passengers in 2017**

Passengers	Enplaned and Deplaned Passengers	Estimated Number of Passengers
Domestic	88 229 824	44 114 912
International	61 411 848	61 411 848
Total	149 641 672	105 526 760

Source: Air passenger traffic at Canadian airports, annual, Statistics Canada, Table: 23-10-0253-01 (formerly CANSIM 401-0044).

### Use of U.S. data

Air carriers do not currently report data in Canada for many of the provisions covered by the regulations, such as rates of involuntary denied boarding, delayed or cancelled flights, lost or damaged baggage or tarmac delays. Therefore, for the purpose of this CBA, these values were extrapolated from data reported by U.S. carriers and published by the U.S. Department of Transportation.<sup>2</sup> In circumstances where carriers provided estimates of their own operations, these estimates were used to adjust the average rates reported by U.S. carriers.

Further, in instances where the United States introduced similar consumer protections, potentially altering carrier

<sup>1</sup> Statistics Canada. [Table 23-10-0253-01 Air passenger traffic at Canadian airports, annual](#)

<sup>2</sup> Air Travel Consumer Reports. <https://www.transportation.gov/airconsumer/air-travel-consumer-reports>

## Méthodologie, sources de données et hypothèses

### Période à l'étude

Cette analyse porte essentiellement sur les coûts et les avantages sur une période de 10 ans (2019-2028), avec un taux d'actualisation de 7 % permettant de déterminer la valeur actualisée nette des dispositions du règlement qui ne prévoient pas d'indemnisation. Un taux d'actualisation nominal de 9 % est appliqué pour calculer la valeur actualisée nette des dispositions du règlement qui prévoient une indemnisation. Les valeurs sont exprimées en dollars constants de 2012.

### Nombre de passagers

Le nombre de passagers en 2017 est estimé au moyen du nombre de passagers qui ont embarqué et débarqué<sup>1</sup>. Pour les vols intérieurs, ce nombre est divisé par deux pour obtenir une estimation du nombre de segments passagers.

**Tableau 2 : Passagers embarqués et débarqués en 2017**

Passagers	Passagers embarqués et débarqués	Nombre estimatif de passagers
Intérieurs	88 229 824	44 114 912
Internationaux	61 411 848	61 411 848
Total	149 641 672	105 526 760

Source : Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel, Statistique Canada, Tableau : 23-10-0253-01 (anciennement CANSIM 401-0044).

### Utilisation de données des États-Unis

À l'heure actuelle, les transporteurs aériens ne dressent pas de rapport de données canadiennes concernant de nombreuses dispositions figurant dans le règlement, par exemple sur le nombre de refus d'embarquement involontaires, de vols retardés ou annulés, de bagages perdus ou endommagés ou de retards sur l'aire de trafic. En conséquence, pour les besoins de la présente analyse coûts-avantages, ces valeurs ont été extrapolées à partir de données de rapports présentés par des transporteurs américains et publiés par le département des transports des États-Unis<sup>2</sup> (USDOT). Dans les cas où des transporteurs américains ont donné des estimations sur leurs propres activités, on les a utilisées pour rajuster les taux moyens qu'ils ont signalés.

En outre, dans les cas où les États-Unis ont instauré des mesures similaires de protection des consommateurs qui

<sup>1</sup> Statistique Canada. [Tableau 23-10-0253-01 Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel](#)

<sup>2</sup> Air Travel Consumer Reports. <https://www.transportation.gov/airconsumer/air-travel-consumer-reports>

behaviour, data prior to the introduction of such protections were considered to inform the baseline scenario, and data post-introduction of such protections were considered to inform the APPR scenario.

### Carrier market shares

Market shares are determined on the basis of available seat-miles from 2017 using data purchased from Flight Global. As many of the small carriers do not report flight movement records to Flight Global, small carriers are assumed to make up 1% of market shares.

### Cost of accommodation

The cost of accommodation for one passenger (2018 CAN\$/night) is \$145.56. This amount was determined by taking an average of nightly rates from hotels within close proximity to airports across Canada and applying an assumed corporate discount of 15%.

### Proportion of passengers accepting accommodation

It is assumed that 55.5% of passengers eligible for accommodation (in both the baseline and APPR scenarios) will not accept accommodation as they would choose to stay at home or with friends or family or share a room with a travel companion.

### Cost of food and drink

The value of a meal voucher (2018 CAN\$) is assumed to be between \$8 (the price of a combo at a fast food establishment found in many Canadian airports) and \$25 (the highest level of food voucher reported to be provided by carriers for a single meal), with an expected value of \$16.50.

### Valuation of passengers' travel time

In this analysis, the value of time refers to the dollar amount associated with the opportunity cost of the time spent travelling by air. The value of time depends on the passenger's travel purposes, which are broadly categorized as either for non-business or business purposes. Non-business purposes account for leisure and other personal motives for travelling. Typically, business travellers' value of time is based on their hourly wage (the median wage is used in this study), whereas non-business travellers' value of time is based on their revealed and stated preferences.<sup>3</sup> However, for a matter of simplicity, the methodology prescribed by the "Revised Departmental Guidance on

auraient eu pour effet de modifier le comportement des transporteurs, on a utilisé les données qui ont précédé l'entrée en vigueur de telles mesures pour alimenter le scénario de référence, mais utilisé celles qui ont suivi leur entrée en vigueur pour établir le scénario du RPPA.

### Part de marché des transporteurs

La part de marché est déterminée à partir des données achetées de Flight Global sur le nombre de sièges-milles disponibles de 2017. Comme beaucoup de petits transporteurs ne transmettent pas de rapport à Flight Global, on estime que ces transporteurs constituent 1 % de part du marché.

### Coûts d'hébergement

Une chambre pour un passager dans un hôtel (\$ CA/nuit 2018) coûte 145,56 \$. Ce montant a été calculé en prenant la moyenne du prix d'une chambre pour une nuit dans des hôtels à proximité d'aéroports canadiens et un rabais d'entreprise présumé de 15 % a été appliqué.

### Proportion de passagers qui acceptent l'hébergement

On présume que 55,5 % des passagers qui auraient droit à l'hébergement (dans le scénario de référence et celui du RPPA) n'acceptent pas l'hébergement, car ils préfèrent rester à la maison, chez des amis ou des parents, ou encore partager une chambre avec un compagnon de voyage.

### Coûts des bons de repas

La valeur d'un bon de repas (\$ CA de 2018) varie entre 8 \$ (le prix d'un combo à un comptoir de restauration rapide situé dans de nombreux aéroports canadiens) et 25 \$ (le montant le plus élevé d'un bon pour un seul repas ayant été fourni par des transporteurs), pour une valeur estimée à 16,50 \$.

### Valeur du temps de déplacement des passagers

Dans cette analyse, la valeur du temps représente le montant en dollars du coût de renonciation du temps passé dans des déplacements en avion. La valeur du temps a été séparée en deux grandes catégories établies en fonction de l'objectif du voyage du passager, soit pour le plaisir ou pour affaires. La première catégorie concerne les voyages d'agrément ou pour d'autres motifs personnels. Habituellement, la valeur du temps de ceux qui voyagent pour affaires est basée sur leur salaire horaire (le salaire médian est utilisé pour la présente étude), tandis que la valeur du temps de ceux qui ne voyagent pas pour affaires est basée sur les préférences que les passagers ont indiquées<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, "Passenger Value of Time, Benefit-Cost Analysis and Airport Capital Investment Decisions, Volume 1: Guidebook for Valuing User Time Savings in Airport Capital Investment Decision Analysis," 2015, p. 1.

<sup>3</sup> The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, "Passenger Value of Time, Benefit-Cost Analysis and Airport Capital Investment Decisions, Volume 1: Guidebook for Valuing User Time Savings in Airport Capital Investment Decision Analysis," 2015, p. 1.

Valuation of Travel Time in Economic Analysis” of the United States Department of Transportation (USDOT) is used to determine the value of time of a Canadian passenger. Based on this methodology, the value of one hour of air travel of a Canadian passenger (VOT) is estimated at \$18.49 in 2017 dollars (\$17.25 in 2012 Canadian dollars).

#### Premiums for enhanced quality of passengers’ time

Flight disruptions (e.g. flight delays, cancellations and lost baggage) can be stressful and uncomfortable for passengers.<sup>4</sup> The APPR will improve passengers’ experience during air travel by imposing obligations on carriers that will reduce stress and discomfort during flight disruptions. Together, reduction in anxiety levels and improved sense of comfort during extended wait periods are fostered by the design of the APPR, which will create benefits to passengers. For instance, awareness of clear procedures in case of flight disruptions will decrease the level of anxiety to passengers, while the obligation to ensure passengers a minimum level of standard of treatment guarantees a better flight quality experience, increasing comfort.

Similar to the methodology employed by the USDOT’s cost and benefit analysis on the “Final Rule – Enhancing Airline Passenger Protections,” the estimates of decreased anxiety and increased comfort to the passengers are based on a premium applied to the value of passengers’ time.<sup>5</sup>

- Premium for increased comfort (food and drink) = 0.34
- Premium for increased comfort (deplaning and hotel accommodation) = 0.66
- Premium for reduced anxiety = 0.01

Toutefois, par souci de simplicité, on a utilisé la méthode prescrite dans le guide révisé du département des transports des États-Unis (USDOT) sur la valeur du temps de déplacement dans le cadre d’une analyse économique (« Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis ») pour attribuer une valeur au temps d’un passager canadien. Selon cette méthodologie, une heure en transport aérien, pour un passager canadien, est estimée à 18,49 \$ en dollars de 2017 (17,25 \$ en dollars canadiens de 2012).

#### Primes pour du temps de meilleure qualité pour les passagers

Les perturbations de vol (par exemple les retards ou annulations de vol, la perte de bagages) peuvent être stressantes et inconfortables pour certains passagers<sup>4</sup>. Le RPPA viendra améliorer l’expérience des passagers pendant leur voyage en avion, car on imposera des obligations aux transporteurs afin de réduire le stress et l’inconfort durant des perturbations de vol. Le règlement est conçu pour favoriser à la fois la réduction du niveau d’anxiété et l’amélioration du sentiment de confort pendant des périodes d’attente prolongées, ce qui se traduira par des avantages pour les passagers. Par exemple, le fait qu’un passager sache qu’il y a des procédures claires en cas de perturbations de vols fera baisser son niveau d’anxiété, tandis que l’obligation de traiter les passagers selon une norme minimale garantit une expérience de vol de meilleure qualité, pour davantage de confort.

De la même façon qu’avec la méthode employée dans l’analyse des coûts-avantages du USDOT au sujet de la règle finale pour l’amélioration des mesures de protection des passagers du transport aérien (« Final Rule – Enhancing Airline Passenger Protections »), les estimations de la réduction de l’anxiété et de l’augmentation du confort pour les passagers sont basées sur une prime appliquée à la valeur du temps des passagers<sup>5</sup>.

- Prime associée à un confort accru (nourriture et boisson) = 0,34
- Prime associée à un confort accru (débarquement de l’avion et hébergement à l’hôtel) = 0,66
- Prime associée à la réduction de l’anxiété = 0,01

<sup>4</sup> Hsiangting Shatina Chen, “Travel well, road warriors: Assessing business travelers’ stressors,” *Tourism Management Perspectives*, Volume 22, April 2017, p. 1-6.

<sup>5</sup> United States Department of Transportation, “Final Regulatory Impact Analysis of Rulemaking on Enhanced Airline Passenger Protections,” <https://www.regulations.gov/document?D=DOT-OST-2007-0022-0256>, 2009, p. 21-22.

<sup>4</sup> Hsiangting Shatina Chen, “Travel well, road warriors: Assessing business travelers’ stressors,” *Tourism Management Perspectives*, volume 22, avril 2017, p. 1-6.

<sup>5</sup> Département des transports des États-Unis, *Final Regulatory Impact Analysis of Rulemaking on Enhanced Airline Passenger Protections*, <https://www.regulations.gov/document?D=DOT-OST-2007-0022-0256>, 2009, p. 21-22.

## Proportion of passengers considered to be Canadian

Based on Statistics Canada data,<sup>6</sup> the percentage of Canadian residents travelling on international flights is 64.91%. There are currently no data on passenger nationality for domestic flights; therefore, the percentage of passengers considered Canadian residents on domestic flights is assumed to be 82.5%. This is the mid-point between the percentage of Canadians travelling on international flights and 100%.

### Claim rates

For the purposes of this CBA, the claim rates of compensation by individuals in various scenarios are assumed to be the following:

**Table 3: Claim rates of compensation**

Passenger Type	Claim Rate
Canadian, baseline	30%
Foreign, baseline	30%
Canadian, APPR	80%
Foreign, APPR	70%
Denied boarding	100%

Details of the costs and benefits for each regulatory provision can be found in the full CBA document, which is available from the CTA upon request. The following provides a brief description of the incremental benefits and costs of the regulations.

### Altering scheduled flight times

It should be noted that it is possible that carriers could extend their scheduled flying times to reduce the probability of paying compensation on chronically delayed flights. However, this analysis does not take this into account. It is assumed that carriers' scheduled flight times will remain unaltered in the APPR scenario.

## Benefits

### Compensation

Currently, passengers are compensated for flight disruption within a carrier's control either based on criteria described in a carrier's tariff or at the discretion of a carrier. The APPR establishes minimum levels of compensation, tied to the length of delay to a passenger, to be paid in the event of flight delays, delays to passengers resulting from cancellations and denied boarding. Further, carriers

<sup>6</sup> Statistics Canada. [Table 24-10-0041-01 International travellers entering or returning to Canada, by type of transport](#)

## Proportion de passagers considérés comme étant Canadiens

Selon des données de Statistique Canada<sup>6</sup>, 64,91 % de résidents canadiens prennent des vols internationaux. On n'a pas de données sur la nationalité des passagers qui prennent des vols intérieurs, donc on estime que 82,5 % des passagers sont considérés comme étant des résidents canadiens. Il s'agit de la valeur médiane entre 100 % et le pourcentage de Canadiens qui prennent des vols internationaux.

### Taux de demandes d'indemnisation

Pour les besoins de la présente analyse coûts-avantages, les taux de demandes d'indemnisation faites par des particuliers, dans divers scénarios, sont estimés comme suit :

**Tableau 3 : Taux de demandes d'indemnisation**

Type de passagers	Taux de demandes
Canadiens, scénario de référence	30 %
Étrangers, scénario de référence	30 %
Canadiens, RPPA	80 %
Étrangers, RPPA	70 %
Refus d'embarquement	100 %

Le document complet de l'analyse présente en détail les coûts-avantages pour chaque disposition du règlement. Il peut être obtenu sur demande auprès de l'OTC. Voici une brève description des avantages et des coûts supplémentaires que représente le règlement.

### Modification des heures de vol prévues

Il convient de noter qu'il est possible que les transporteurs prolongent leur temps de vol afin de réduire les risques d'avoir à verser une indemnité pour des retards chroniques de vols. Toutefois, la présente analyse n'en tient pas compte. On présume, dans le scénario du RPPA, que les heures de vol prévues par les transporteurs demeureront inchangées.

## Avantages

### Indemnisation

À l'heure actuelle, les passagers sont indemnisés en cas de perturbation de vol attribuable à un transporteur, soit selon des critères décrits dans son tarif, soit à sa discrétion. Le RPPA établit des indemnités minimales à verser en fonction de la durée du retard que subit un passager en cas de retard ou d'annulation de vol, ou d'un refus d'embarquement. De plus, les transporteurs seront tenus non

<sup>6</sup> Statistique Canada. [Tableau 24-10-0041-01 Voyageurs internationaux entrant ou revenant au Canada selon le moyen de transport](#)

will be required to compensate passengers for lost or damaged baggage on domestic flights, commensurate with the value of lost or damaged baggage, and refund baggage fees.

In both the APPR and baseline scenarios, the benefit of compensation is determined by first estimating the number of Canadian passengers that would be expected to be entitled to compensation and claim compensation under each scenario and then multiplying the number of passengers by the amount of compensation due under each scenario. Summing this compensation yields the total benefit of compensation to Canadian passengers under both the baseline and APPR scenarios. The difference represents the incremental benefit to Canadian passengers of the regulatory provisions.

The present value of the incremental benefits to compensation under the APPR scenario is \$1.228 billion, with an annualized benefit of \$191 million.

#### Increased comfort — Food and drink

Currently, passengers are provided with food and drink (or food vouchers for use in an airport) during flight disruptions either based on criteria described in a carrier's tariff or at the discretion of a carrier. The APPR set a time threshold according to which carriers must provide passengers with food and drink during a flight disruption.

In both the APPR and baseline scenarios, the benefit to passengers of being provided with food and drink is determined by first estimating the number of Canadian passengers who would be delayed under the various passenger delay scenarios for which carriers provide food and drink. Based on the number of passengers estimated to be experiencing delay, the average delay to passengers can be determined for each scenario. The benefit to passengers can then be estimated by multiplying the total number of hours of delay during which passengers would have the benefit of waiting with food and drink by the value of a traveller's time and the premium for increased comfort (food and drink).

The present value of the incremental benefits to "Increased comfort — Food and drink" under the APPR scenario is \$93 million, with an annualized benefit of \$13 million.

#### Increased comfort — Accommodation

Currently, passengers are provided with accommodation during flight disruptions either based on criteria described in a carrier's tariff or at the discretion of a carrier. The

seulement d'indemniser les passagers si des bagages sont perdus ou endommagés au cours de vols intérieurs, d'un montant correspondant à la valeur des bagages perdus ou endommagés, mais aussi de rembourser les frais de bagage.

Dans le scénario du RPPA et le scénario de référence, l'avantage de l'indemnisation est déterminé en estimant d'abord le nombre de passagers canadiens qui devraient avoir droit à une indemnité et qui devraient la réclamer dans le cadre de chaque scénario, puis en multipliant le nombre de passagers par le montant de l'indemnité due selon chaque scénario. La somme de cette indemnisation donne l'avantage total de l'indemnisation pour les passagers canadiens selon le scénario de référence et le scénario du RPPA. La différence représente l'avantage supplémentaire que tireront les passagers canadiens des dispositions réglementaires.

La valeur actuelle des avantages supplémentaires de l'indemnisation selon le scénario du RPPA est de 1,228 milliard de dollars, avec un avantage annualisé de 191 millions de dollars.

#### Confort accru — nourriture et boissons

À l'heure actuelle, les passagers obtiennent de la nourriture et des boissons (ou des bons de repas à utiliser dans un aéroport) lors de perturbations de vol soit selon les critères décrits dans le tarif d'un transporteur, soit à la discrétion du transporteur. Le RPPA prescrit une période minimale après laquelle les transporteurs devront fournir aux passagers de la nourriture et des boissons lors d'une perturbation de vol.

Dans le scénario du RPPA et le scénario de référence, l'avantage pour les passagers d'obtenir de la nourriture et des boissons est déterminé en estimant d'abord le nombre de passagers canadiens qui seraient retardés en fonction des divers scénarios de retard des passagers à qui les transporteurs fourniraient de la nourriture et des boissons. En fonction du nombre estimé de passagers qui subiront un retard, le retard moyen des passagers peut être déterminé pour chaque scénario. L'avantage pour les passagers peut alors être estimé en multipliant le nombre total d'heures de retard pendant lesquelles les passagers auraient l'avantage d'avoir de la nourriture et des boissons durant leur attente, par la valeur du temps des voyageurs et la prime pour un confort accru (nourriture et boisson).

La valeur actuelle des avantages supplémentaires pour l'élément « Confort accru — nourriture et boissons », selon le scénario du RPPA, est de 93 millions de dollars, avec un avantage annualisé de 13 millions de dollars.

#### Confort accru — hébergement

À l'heure actuelle, les passagers obtiennent l'hébergement en cas de perturbation de vol, soit selon les critères décrits dans le tarif d'un transporteur, soit à la discrétion d'un

APPR require carriers to provide passengers with accommodation during a flight disruption when the delay is expected to occur overnight.

In both the APPR and baseline scenarios, the benefit to passengers of being provided with accommodation is determined by first estimating the number of Canadian passengers who would be delayed under the various passenger delay scenarios for which carriers would be required to provide accommodation. Based on the passengers estimated to be experiencing delay, the average delay to passengers can be determined for each scenario. The benefit to passengers can then be estimated by multiplying the total number of hours of delay during which passengers would have the benefit of waiting in an accommodation by the value of a traveller's time and the premium for increased comfort (accommodation).

The present value of the incremental benefits to "Increased comfort — Accommodation" under the APPR scenario is \$166 million, with an annualized benefit of \$24 million.

#### Increased comfort — Disembarkation

Currently, passengers are provided with the opportunity to disembark during a tarmac delay based on criteria described in a carrier's tariff or at the discretion of a carrier. The APPR generally require carriers to return to the gate to disembark after three hours of delay on a tarmac.

In both the APPR and baseline scenarios, the benefit to passengers of deplaning is determined by first estimating the number of Canadian passengers who would be expected to experience tarmac delays greater than three hours. Based on this number, the average delay to passengers can be determined for each scenario. The benefit to passengers can then be estimated by multiplying the total number of hours of delay during which passengers would have the benefit of waiting in an airport, rather than in an airplane, by the value of a traveller's time and the premium for increased comfort (disembarkation).

The present value of the incremental benefits to "Increased comfort — Disembarkation" under the APPR scenario is \$3.97 million, with an annualized benefit of \$0.57 million.

#### Decreased anxiety

Under the APPR scenario carriers will be required to provide updates on causes of disruptions, type of disruption and expected length of disruption. Further, carriers will be required to communicate the recourse available to a passenger in the event of a disruption. Having a clear

transporteur. Le RPPA exige que les transporteurs payent pour l'hébergement des passagers dont le vol a été perturbé si on prévoit que le retard durera jusqu'au lendemain.

Dans le scénario du RPPA et le scénario de référence, l'avantage pour les passagers d'obtenir l'hébergement est déterminé en estimant d'abord le nombre de passagers canadiens qui seraient retardés selon les divers scénarios de retard de passagers à qui les transporteurs seront obligés de fournir l'hébergement. Selon le nombre estimatif de passagers qui connaîtront des retards, le retard moyen pour les passagers peut être déterminé pour chaque scénario. L'avantage pour les passagers peut alors être estimé en multipliant le nombre total d'heures de retard pendant lesquelles les passagers auraient l'avantage d'attendre dans un hébergement par la valeur du temps des voyageurs et la prime pour un confort accru (hébergement).

La valeur actuelle des avantages supplémentaires pour l'élément « Confort accru — hébergement », selon le scénario du RPPA, est de 166 millions de dollars, avec un avantage annualisé de 24 millions de dollars.

#### Confort accru — débarquement

À l'heure actuelle, les passagers ont l'occasion de débarquer en cas de retard sur l'aire de trafic en fonction des critères décrits dans le tarif d'un transporteur ou à la discrétion d'un transporteur. Le RPPA exige généralement que les transporteurs retournent à la porte pour faire débarquer les passagers après trois heures de retard sur l'aire de trafic.

Dans le scénario du RPPA et le scénario de référence, l'avantage pour les passagers de débarquer de l'avion est déterminé en estimant d'abord le nombre de passagers canadiens qui risquent de subir des retards sur l'aire de trafic de plus de trois heures. En fonction de ce chiffre, le retard moyen des passagers peut être déterminé pour chaque scénario. L'avantage pour les passagers peut alors être estimé en multipliant le nombre total d'heures de retard pendant lesquelles les passagers auraient l'avantage d'attendre dans un aéroport, plutôt que dans un avion, par la valeur du temps d'un voyageur et la prime pour un confort accru (débarquement).

La valeur actuelle des avantages supplémentaires pour l'élément « Confort accru — débarquement », selon le scénario du RPPA, est de 3,97 millions de dollars, avec un avantage annualisé de 0,57 million de dollars.

#### Diminution de l'anxiété

Dans le scénario du RPPA, les transporteurs seront obligés de fournir des mises à jour sur les causes et le type de perturbation et sur sa durée estimée. De plus, les transporteurs seront obligés de communiquer à un passager les recours à sa disposition dans le cas d'une perturbation. Si



understanding of what is going on and of what recourse is available is expected to reduce anxiety for passengers experiencing flight disruptions.

Passengers travelling with children would be expected to experience less anxiety since the regulations require the seating of children within close proximity to a parent or guardian, free of charge. Finally, domestic passengers experiencing lost or damaged baggage are expected to experience less anxiety as a result of the clear expectations for compensation.

In the APPR scenario, the benefit to passengers of decreased anxiety is determined by first estimating the number of Canadian passengers who would be expected to experience reduced anxiety as a result of the regulations. The average time during which a passenger is expected to experience reduced anxiety is then determined for each scenario. The benefit to passengers can then be estimated by multiplying the total number of hours during which passengers would be expected to experience reduced anxiety by the value of a traveller's time and the premium for decreased anxiety.

The present value of the incremental benefits to "Decreased anxiety" under the APPR scenario is \$15.4 million, with an annualized benefit of \$2.2 million.

#### Time savings

In the case of involuntary denied boarding, the amounts of compensation are designed to help encourage carriers to seek volunteers. This expected reduction in involuntary denied boarding is expected to translate into time savings for Canadian passengers.

The time savings (in hours) to Canadian passengers are determined by multiplying the difference between the number of passengers expected to be involuntarily denied boarding in the baseline and APPR scenarios by the average delay to a passenger involuntarily denied boarding. The benefit is determined by multiplying the total time savings by the value of a passenger's time.

The present value of the incremental benefits to time savings under the APPR scenario is \$1.1 million, with an annualized benefit of \$0.162 million.

#### Non-monetized benefits

Requiring carriers to facilitate the seating of children near their parent or guardian could result in a safety benefit in the event of an evacuation, as parents would not be trying to locate their children when the plane is being evacuated. The APPR also benefit musicians, as carriers will be

le passager qui subit une perturbation de vol comprend bien ce qui se passe et les recours à sa disposition, son anxiété devrait baisser.

Les passagers voyageant avec des enfants devraient ressentir moins d'anxiété, puisque le règlement exigera que les sièges attribués aux enfants soient à proximité de leur parent ou de leur tuteur, sans frais. Enfin, les passagers à bord de vols intérieurs qui constatent que leurs bagages sont perdus ou endommagés devraient ressentir moins d'anxiété, car ils sauront clairement à quoi s'attendre concernant l'indemnisation.

Dans le scénario du RPPA, l'avantage de la diminution de l'anxiété pour les passagers est déterminé en estimant d'abord le nombre de passagers canadiens qui devraient ressentir moins d'anxiété grâce au règlement. Le temps moyen pendant lequel un passager devrait ressentir moins d'anxiété est alors déterminé pour chaque scénario. L'avantage pour les passagers peut alors être estimé en multipliant le nombre total d'heures pendant lesquelles les passagers devraient ressentir moins d'anxiété par la valeur du temps des voyageurs et la prime pour la diminution de l'anxiété.

La valeur actuelle des avantages supplémentaires de la « Diminution de l'anxiété », selon le scénario du RPPA, est de 15,4 millions de dollars, avec un avantage annualisé de 2,2 millions de dollars.

#### Économies de temps

Dans le cas d'un refus d'embarquement involontaire, les montants d'indemnité sont conçus pour encourager les transporteurs à trouver des volontaires. Cette réduction du refus d'embarquement involontaire devrait se traduire par des économies de temps pour les passagers canadiens.

Les économies de temps (en heures) pour les passagers canadiens sont déterminées en multipliant la différence entre le nombre de passagers qui risquent de faire l'objet d'un refus d'embarquement involontaire dans le scénario de référence et le scénario du RPPA par le retard moyen d'un passager qui fait l'objet d'un refus d'embarquement involontaire. L'avantage est déterminé en multipliant le total des économies de temps par la valeur du temps d'un passager.

La valeur actuelle des avantages supplémentaires sur le plan des économies de temps, selon le scénario du RPPA, est de 1,1 million de dollars, avec un avantage annualisé de 0,162 million de dollars.

#### Avantages non monétaires

Le fait d'exiger que les transporteurs facilitent l'attribution aux enfants de sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur pourra entraîner un avantage pour la sécurité en cas d'évacuation, car les parents n'auront pas à les chercher si l'avion est évacué. Le RPPA profitera aussi aux

required to state their policy for carrying musical instruments in their tariffs. This would help provide more certainty to musicians travelling with musical instruments.

## **Costs**

### **Compensation**

The cost to carriers of compensation is determined in the same manner as the benefit of compensation. However, instead of multiplying by the number of Canadian passengers entitled to and expected to claim compensation, the multiplication is done by the total number of passengers travelling with Canadian carriers who are entitled to compensation and who would be expected to claim compensation. The incremental cost is determined as the difference between compensation costs in the baseline and APPR scenarios.

The present value of the incremental costs to compensation under the APPR scenario is \$1.220 billion, with an annualized cost of \$190 million.

### **Providing food and drink**

The cost to carriers of providing passengers with food and drink in both the APPR and baseline scenarios is determined by multiplying the number of passengers travelling on Canadian carriers who would be entitled to food and drink in the various scenarios by the cost of providing food and drink under each scenario.

The present value of the incremental costs to providing food and drink under the APPR scenario is \$78 million, with an annualized cost of \$11 million.

### **Providing accommodation**

The cost to carriers of providing passengers with accommodation in both the APPR and baseline scenarios is determined by multiplying the number of passengers travelling on Canadian carriers who would be entitled to accommodation in the various scenarios by the cost of providing accommodation under each scenario.

The present value of the incremental costs of providing accommodation under the APPR scenario is \$70 million, with an annualized cost of \$10 million.

### **Tarmac delay — Disembarkation**

The only cost estimated in the case of deplaning is the fuel cost. Under both the baseline and APPR scenarios, the

musiciens, puisque les transporteurs seront obligés d'énoncer dans leurs tarifs leur politique sur le transport des instruments de musique. Cela aidera à donner plus de certitude aux musiciens qui voyagent avec des instruments de musique.

## **Coûts**

### **Indemnisation**

Le coût de l'indemnisation pour les transporteurs est déterminé de la même manière que l'avantage de l'indemnisation. Toutefois, au lieu de multiplier par le nombre de passagers canadiens qui ont droit à une indemnité et qui devraient la réclamer, la multiplication se fait par le nombre total de passagers qui prennent des vols de transporteurs canadiens et qui ont droit à l'indemnité et qui vont probablement la réclamer. Le coût supplémentaire est déterminé comme étant la différence entre les coûts d'indemnisation dans le scénario de référence et le scénario du RPPA.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires, selon le scénario du RPPA, est de 1,220 milliard de dollars, avec un coût annualisé de 190 millions de dollars.

### **Offrir de la nourriture et des boissons**

Le coût des transporteurs pour offrir aux passagers de la nourriture et des boissons dans le scénario du RPPA et le scénario de référence est déterminé en multipliant le nombre de passagers qui prennent des vols de transporteurs canadiens et qui auraient droit à de la nourriture et à des boissons dans les divers scénarios par ce qu'il en coûte pour offrir de la nourriture et des boissons dans chaque scénario.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires pour offrir de la nourriture et des boissons, selon le scénario du RPPA, est de 78 millions de dollars, avec un coût annualisé de 11 millions de dollars.

### **Offrir l'hébergement**

Le coût des transporteurs pour offrir l'hébergement aux passagers dans le scénario du RPPA et le scénario de référence est déterminé en multipliant le nombre de passagers prenant des vols de transporteurs canadiens et ayant droit à l'hébergement dans les divers scénarios par le coût de l'hébergement offert dans chaque scénario.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires pour offrir l'hébergement, selon le scénario du RPPA, est de 70 millions de dollars, avec un coût annualisé de 10 millions de dollars.

### **Retards sur l'aire de trafic — débarquement**

Le seul coût estimé dans le cas du débarquement est le coût du carburant. Selon le scénario de référence et le

estimated number of Canadian carriers' flights being delayed on the tarmac for more than three hours that would be expected to taxi back to the gate is multiplied by the average fuel cost per minute and the average number of minutes for taxiing back to the gate. Further, only half of international flights are considered, as the majority of tarmac delays occurring in other jurisdictions would be subject to the disembarkation requirements of that jurisdiction.

The present value of the incremental costs of deplaning under the APPR scenario is \$111,000, with an annualized cost of \$16,000.

### Training

The regulations require carriers to invest in developing and offering training to their employees to ensure that the carrier is operating within the requirements of the regulations. The cost of training is expected to be fully assumed in the first year of the coming into force of the regulations.

The cost of developing training programs is estimated by multiplying the number of hours of each employee type involved in the development of the training by the average wage for each employee type. The hours estimated to be required to develop training programs are assumed to be higher for large carriers than for small carriers.

The cost of having the required employees take the training is estimated by multiplying the number of employees in the pilot and co-pilot, other flight personnel, management and administration and other carrier personnel categories employed in Canada by their respective hourly wages and the assumed number of hours required for training.

The present value of the incremental costs of developing and providing training under the APPR scenario is \$18.5 million, with an annualized cost of \$2.6 million.

### Communication

The regulations require carriers to clearly communicate certain information to passengers at the time of reservation and in the event of a flight disruption. The costs to carriers to meet the requirements of the communication aspects of the regulations include upfront implementation costs and ongoing operating costs. Since the ongoing costs of communicating with passengers would be assumed in both the baseline and APPR scenarios, carriers are not expected to require any additional employees to perform communication in the APPR scenario. Ongoing costs are therefore assumed to be negligible and only one-time implementation costs are monetized.

sécenario du RPPA, le nombre estimatif de vols de transporteurs canadiens étant retardés sur l'aire de trafic pendant plus de trois heures qui risquent de devoir retourner à la porte d'embarquement est multiplié par le coût moyen du carburant par minute et le nombre moyen de minutes pour retourner à la porte d'embarquement. De plus, seulement la moitié des vols internationaux sont pris en compte, car la majorité des retards sur l'aire de trafic qui surviennent dans d'autres administrations seraient assujettis aux exigences de débarquement de l'administration en question.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires du débarquement, selon le scénario du RPPA, est de 111 000 \$, avec un coût annualisé de 16 000 \$.

### Formation

Le règlement exige que les transporteurs investissent dans l'élaboration et l'offre d'une formation à leurs employés pour que les transporteurs mènent leurs activités conformément aux exigences du règlement. Les coûts de la formation devraient être entièrement engagés au cours de la première année après l'entrée en vigueur du règlement.

Le coût de l'élaboration des programmes de formation est estimé en multipliant le nombre d'heures que chaque type d'employé passe à concevoir la formation par le salaire moyen pour chaque type d'employé. On estime que le nombre d'heures requises pour élaborer des programmes de formation sera probablement plus élevé pour les gros transporteurs que pour les petits.

Le coût pour former les employés visés est estimé en multipliant le nombre de pilotes, de copilotes, d'autres membres du personnel navigant, du personnel de gestion et d'administration et d'autres employés du transporteur qui travaillent au Canada, par leurs salaires horaires respectifs et le nombre présumé d'heures passées en formation.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires pour concevoir et donner la formation, selon le scénario du RPPA, est de 18,5 millions de dollars, avec un coût annualisé de 2,6 millions de dollars.

### Communications

Le règlement exige que les transporteurs communiquent clairement certains renseignements aux passagers au moment de la réservation et dans le cas d'une perturbation de vol. Les coûts pour que les transporteurs respectent les exigences des aspects de communication du règlement comprennent les coûts de mise en œuvre initiaux et les coûts permanents de fonctionnement. Puisque des coûts permanents pour la communication avec les passagers seront engagés dans le scénario de référence et le scénario du RPPA, on ne s'attend pas à ce que les transporteurs aient besoin d'employés supplémentaires pour les activités de communication dans le scénario du RPPA.

To estimate the costs of implementing the provisions, the IT, legal and business administrative costs are calculated for each communication provision. Since it is assumed that the resources required to estimate costs for large, medium and small carriers are different, costs are estimated for each carrier type. They are then totalled to estimate the one-time implementation costs of the communication provision.

The present value of the incremental costs of communication under the APPR scenario is \$24.9 million, with an annualized cost of \$3.5 million.

#### Changes to reservation systems

The provision requiring carriers to seat children within close proximity to a parent or guardian was estimated based on responses from carriers to the CTA's CBA survey and is expected to result in one-time, upfront costs related to changes to carriers' reservation systems. Costs were only considered for carriers that do not already guarantee seating within close proximity to a parent or guardian, free of charge.

The present value of the incremental costs of making changes to reservation systems under the APPR scenario is \$260,000, with an annualized cost of \$37,000.

#### Administrative costs to industry

The regulations are likely to result in an administrative cost to carriers in issuing compensation, meal vouchers and accommodation, and rebooking passengers in the event of flight disruptions. The APPR also rely on the carrier to make an initial determination of the cause of cancellations and delays. In many cases, there may be multiple causes, which could be the subject of a dispute between passengers and air carriers.

However, these additional costs are expected to be minimal. Currently, carriers offer various forms of compensation in the event of a breach of tariff. The regulations may result in increased volumes of passengers claiming compensation; however, the uniform nature of the compensation requirements are expected to streamline the issuing of compensation for carriers. For the purpose of this CBA, these costs were not monetized.

Par conséquent, les coûts permanents sont jugés comme étant négligeables et seuls les coûts de mise en œuvre uniques sont exprimés en valeur monétaire.

Pour estimer les coûts de mise en œuvre des dispositions, les coûts de la TI de même que les coûts juridiques et administratifs sont calculés pour chaque disposition en matière de communications. Puisqu'il est présumé que les ressources requises pour estimer les coûts des gros, moyens et petits transporteurs sont différentes, les coûts sont estimés pour chaque type de transporteur. Ils sont ensuite additionnés pour estimer le total des coûts uniques de mise en œuvre de la disposition en matière de communication.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires des communications, selon le scénario du RPPA, est de 24,9 millions de dollars, avec un coût annualisé de 3,5 millions de dollars.

#### Changements dans les systèmes de réservation

La disposition exigeant que les transporteurs attribuent aux enfants des sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur a été estimée en fonction des réponses des transporteurs au sondage sur l'analyse coûts-avantages de l'OTC et devrait se traduire par les coûts initiaux et uniques qui seront nécessaires pour apporter des changements dans les systèmes de réservation du transporteur. Les coûts ont été pris en compte seulement pour les transporteurs qui ne garantissent pas déjà d'attribuer aux enfants des sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur, sans frais.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires des changements aux systèmes de réservation, selon le scénario du RPPA, est de 260 000 \$, avec un coût annualisé de 37 000 \$.

#### Coûts administratifs pour l'industrie

Le règlement est susceptible d'entraîner des coûts administratifs pour les transporteurs qui devront verser des indemnités, émettre des bons de repas ou offrir de l'hébergement, ainsi que réacheminer des passagers en cas de perturbations de vols. Le RPPA compte également sur le transporteur pour effectuer une première détermination de la cause des annulations et des retards. Dans plusieurs cas, les causes pourraient être multiples, ce qui risque de susciter des différends entre les passagers et les transporteurs.

Ces coûts additionnels devraient toutefois être minimes. Actuellement, les transporteurs offrent divers types d'indemnités en cas de non-respect de leur tarif. Le règlement pourrait entraîner une augmentation du nombre de passagers qui demanderont une indemnité; cependant, la nature uniforme des exigences relatives à l'indemnisation devrait simplifier le versement des indemnités pour les transporteurs. Aux fins de la présente analyse coûts-avantages, ces coûts n'ont pas de valeur monétaire.

**Cost to Government**

The CTA is responsible for the consumer protection of air travellers. It discharges this mandate by facilitating, mediating and adjudicating disputes between air travellers and air carriers. It also has a responsibility for ensuring that carriers' tariffs are reasonable.

The CTA is also responsible for issuing licences to scheduled and chartered air carriers operating in Canada and for the monitoring and enforcement of the carriers' obligations and adherence to CTA orders and decisions. The CTA anticipates an initial increase in all of these activities after the coming into force of these regulations.

The present value of the incremental costs to Government of administering the APPR is \$9.7 million, with an annualized cost of \$1.4 million.

**Cost-benefit statement****Table 4: Quantified impacts (base year 2018)***A. Quantified impacts (2012 price level)*

Cost-Benefits	First Year 2019 (\$, Millions)	Final Year 2028 (\$, Millions)	Total Present Value (\$, Millions)	Annualized Average (\$, Millions)
Benefits to Canadians	209.0	264.9	1,509.6	231.1
Costs to air carriers	238.3	241.3	1,413.8	217.3
Costs to the Government of Canada	2.8	0.4	9.7	1.4
Net benefits			86.1	12.4

**Tableau 4 : Incidences chiffrées (année de référence 2018)***A. Incidences chiffrées (niveau de prix de 2012)*

Coûts-avantages	Première année 2019 (en millions de dollars)	Dernière année 2028 (en millions de dollars)	Valeur actuelle totale (en millions de dollars)	Moyenne annualisée (en millions de dollars)
Avantages : public canadien	209,0	264,9	1 509,6	231,1
Coûts : transporteurs aériens	238,3	241,3	1 413,8	217,3
Coûts : gouvernement du Canada	2,8	0,4	9,7	1,4
Avantages nets			86,1	12,4

*B. Qualitative benefits*

- Increased certainty for musicians travelling with musical instruments
- Increased safety in the event of evacuation

Note: Costs and benefits are analyzed over a 10-year period (2019–2028) at a 7% discount rate. Compensation for

**Coût pour le gouvernement**

L'OTC doit fournir aux voyageurs aériens un régime de protection du consommateur. Il remplit ce mandat par la facilitation, la médiation et le règlement des différends entre les voyageurs et les transporteurs. Il doit aussi s'assurer que les tarifs des transporteurs sont raisonnables.

L'OTC est aussi chargé de délivrer des licences aux transporteurs aériens réguliers et d'affrètement qui mènent leurs activités au Canada et il surveille les transporteurs pour vérifier qu'ils respectent leurs obligations et se conforment aux ordonnances et aux décisions qu'il rend. L'OTC prévoit une augmentation initiale de toutes ces activités après l'entrée en vigueur de ce règlement.

La valeur actuelle des coûts supplémentaires pour le gouvernement pour gérer le RPPA est de 9,7 millions de dollars, avec un coût annualisé de 1,4 million de dollars.

**Énoncé des coûts-avantages****Table 4 : Incidences chiffrées (année de référence 2018)***A. Incidences chiffrées (niveau de prix de 2012)*

Coûts-avantages	Première année 2019 (en millions de dollars)	Dernière année 2028 (en millions de dollars)	Valeur actuelle totale (en millions de dollars)	Moyenne annualisée (en millions de dollars)
Avantages : public canadien	209,0	264,9	1 509,6	231,1
Coûts : transporteurs aériens	238,3	241,3	1 413,8	217,3
Coûts : gouvernement du Canada	2,8	0,4	9,7	1,4
Avantages nets			86,1	12,4

**Tableau 4 : Incidences chiffrées (année de référence 2018)***A. Incidences chiffrées (niveau de prix de 2012)*

Coûts-avantages	Première année 2019 (en millions de dollars)	Dernière année 2028 (en millions de dollars)	Valeur actuelle totale (en millions de dollars)	Moyenne annualisée (en millions de dollars)
Avantages : public canadien	209,0	264,9	1 509,6	231,1
Coûts : transporteurs aériens	238,3	241,3	1 413,8	217,3
Coûts : gouvernement du Canada	2,8	0,4	9,7	1,4
Avantages nets			86,1	12,4

*B. Incidences chiffrées, mais non en dollars*

- Certitude accrue pour les musiciens voyageant avec des instruments
- Sécurité accrue dans le cas d'une évacuation

Remarque : Les coûts et les avantages sont analysés sur une période de 10 ans (2019-2028) à un taux d'actualisation

inconvenience costs and benefits are analyzed at a discount rate of 9%.

### Sensitivity analysis

Uncertainty has been taken into account in this cost-benefit analysis by assigning probability distributions to several variables. The results of the cost-benefit analysis summarized in Table 4, above, is the middle value calculated using the median of probabilistic inputs. The low and high values were determined by changing one variable at a time to determine the lowest and highest possible combination of outcomes. It should be noted that the lowest/highest possible net benefit is not derived by taking the difference between the lowest/highest possible costs and benefits, as in some cases, the value of an input that generated the lowest/highest cost may not be the same value that generates the lowest/highest benefit.

Finally, it should be noted that the extreme outcomes, determined through this sensitivity analysis would be extremely unlikely to occur as they would require several already unlikely outcomes to occur simultaneously. The probability of all extreme values occurring simultaneously is  $0.2^{20} = 1.04858E^{-14}$ .

The percentage of passengers on domestic flights who are Canadian, the percentage of passengers who claim compensation under the APPR scenario, and the value of a traveller's time have the largest impact on the net present value (NPV). Setting all of these variables to their maximum probable values increases the NPV by \$348 million. Setting them all at their minimum probable values decreases the NPV by \$302 million.

The table below summarizes the highest, lowest and most likely outcomes derived through the sensitivity analysis.

de 7 %. Les coûts et les avantages de l'indemnisation pour inconfort sont analysés au moyen d'un taux d'actualisation de 9 %.

### Analyse de sensibilité

L'incertitude a été prise en compte dans cette analyse coûts-avantages en répartissant la probabilité entre plusieurs variables. Les résultats de l'analyse coûts-avantages résumés dans le tableau 4 ci-dessus représentent la valeur moyenne calculée en utilisant la médiane des données probabilistes. La valeur la plus faible et la valeur la plus élevée ont été déterminées en changeant une variable à la fois pour déterminer la combinaison de résultats la plus faible et la plus élevée possible. Il convient de noter que l'avantage net le plus faible/élevé possible n'est pas calculé en prenant la différence entre les coûts et les avantages les plus faibles/élevés possible, car dans certains cas, la valeur d'une donnée ayant généré le coût le plus faible/élevé pourrait ne pas être la même valeur qui génère l'avantage le plus faible/élevé.

Enfin, il convient de noter que les résultats extrêmes déterminés au moyen de cette analyse de sensibilité ont très peu de chances de se produire, puisqu'il faudrait pour cela que plusieurs résultats déjà peu probables se produisent en même temps. La probabilité que toutes ces valeurs extrêmes soient obtenues simultanément est de  $0,2^{20} = 1\ 04858E^{-14}$ .

Le pourcentage de passagers canadiens à bord de vols intérieurs, le pourcentage de passagers qui demandent une indemnité selon le scénario du RPPA et la valeur du temps d'un voyageur sont les variables qui influencent le plus la valeur actualisée nette. En attribuant à toutes ces variables la valeur probable maximale, on augmente la valeur actualisée nette de 348 millions de dollars. En leur attribuant la valeur probable minimale, on diminue la valeur actualisée nette de 302 millions de dollars.

Le tableau ci-dessous résume les résultats les plus élevés, les plus faibles et les plus probables tirés de l'analyse de sensibilité.

**Table 5: Low, middle, and high values based on the sensitivity analysis**

Cost-Benefit	Low (\$, Millions)	Middle (\$, Millions)	High (\$, Millions)
Benefits to Canadian public	987.5	<b>1,509.6</b>	2,254.8
Costs to carriers	928.7	<b>1,413.8</b>	1,957.4
Costs to the Government	9.7	<b>9.7</b>	9.7
Total cost to all stakeholders (including the Government)	938.7	<b>1,413.8</b>	1,967.1
<b>Net benefit</b>	-48.7	<b>86.1</b>	287.7

Note: Values in this table are presented as the present value using a real 7% discount rate. Compensation for inconvenience costs and benefits are analysed at a nominal discount rate of 9%.

**Tableau 5 : Valeurs faibles, moyennes et élevées en fonction de l'analyse de sensibilité**

Coûts-Avantages	Faible (en millions de dollars)	Moyenne (en millions de dollars)	Élevé (en millions de dollars)
Avantages : public canadien	987,5	<b>1 509,6</b>	2 254,8
Coûts pour les transporteurs	928,7	<b>1 413,8</b>	1 957,4
Coûts pour le gouvernement	9,7	<b>9,7</b>	9,7
Tous les intervenants (y compris le gouvernement)	938,7	<b>1 413,8</b>	1 967,1
<b>Avantage net</b>	-48,7	<b>86,1</b>	287,7

Remarque : Les valeurs dans ce tableau sont présentées comme étant la valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation de 7 %. Les coûts et les avantages de l'indemnisation pour inconvénient sont analysés au moyen d'un taux d'actualisation de 9 %.

#### *Small business lens*

Although most of the Canadian commercial air operators do not meet the definition of the small and medium business category when using the gross revenue criteria to determine whether a business is small, the CTA has determined that 378 air carriers are considered small businesses using the criteria of having 100 employees or fewer.

Costs to small businesses are associated directly with compliance with the regulations, including compensation paid to passengers in the event of flight disruption, expenses (e.g. IT systems) assumed to comply with communication provisions, and costs related to developing new training programs and delivering training to all relevant employees on the new processes and provisions.

The estimated total annualized increase in cost is \$4,324,986 (in 2012 dollars) for all affected small businesses and the average cost per small business is \$11,442 (in 2012 dollars). The estimated present value of total costs and cost per small business over the 10-year period are valued at \$30,376,893 (in 2012 dollars) and \$80,362 (in 2012), respectively.

In the initial option, the APPR requirements would be applied to air carriers equally, regardless of their business size. However, to take into account concerns regarding impacts on the viability of small carriers, the CTA has put forward a flexible option in which small carriers would be subject to lower compensation requirements and would not be required to rebook using competing carriers.

#### *Lentille des petites entreprises*

Même si la plupart des exploitants aériens commerciaux du Canada n'entrent pas dans la définition de la catégorie de petite et moyenne entreprise lorsqu'on utilise le revenu brut pour déterminer si une entreprise est petite, l'OTC a déterminé que 378 transporteurs aériens sont considérés comme étant des petites entreprises s'il applique le critère du nombre d'employés, soit de 100 employés ou moins.

Les coûts des petites entreprises sont directement associés à la conformité aux règlements, dont l'indemnité versée aux passagers dans le cas de dépenses liées à une perturbation de vol, les dépenses (par exemple systèmes de TI) engagées pour se conformer aux dispositions en matière de communication et les coûts liés à l'élaboration de nouveaux programmes de formation et la prestation, à tous les employés visés, de la formation sur les nouveaux processus et les nouvelles dispositions.

L'augmentation totale des coûts est estimée à 4 324 986 \$ (en dollars de 2012) pour toutes les petites entreprises touchées, et le coût moyen par petite entreprise est de 11 442 \$ (en dollars de 2012). La valeur actuelle estimée du total des coûts et du coût par petite entreprise sur la période de 10 ans est respectivement évaluée à 30 376 893 \$ (en dollars de 2012) et à 80 362 \$ (en dollars de 2012).

Dans l'option initiale, les exigences APPR seraient appliquées de la même manière aux transporteurs aériens, quelle que soit leur taille. Toutefois, afin de prendre en compte les préoccupations concernant les incidences sur la viabilité des petits transporteurs, l'OTC a présenté une option flexible dans laquelle les petits transporteurs seraient soumis à des exigences de compensation moins élevées et ne seraient pas obligés de réacheminer en utilisant des transporteurs concurrents.

**Initial option**

Short description: Apply the APPR to carriers regardless of their business size

Number of small businesses impacted: 378

**Table 6: Initial option costs and risks**

Costs/Risks	Annualized Average (\$)	Present Value (\$)
Compliance costs	4,848,419	34,053,268
Administrative costs	0	0
Total costs (all small businesses)	4,848,419	34,053,268
Total cost per small business	12,827	90,088
Risk considerations	N/A	N/A

**Flexible option**

Short description: Two-tiered approach to compensation and rebooking requirements

Number of small businesses impacted: 378

**Table 7: Flexible option costs and risks**

Costs/Risks	Annualized Average (\$)	Present Value (\$)
Compliance costs	4,324,986	30,376,893
Administrative costs	0	0
Total costs (all small businesses)	4,324,986	30,376,893
Total cost per small business	11,442	80,362
Risk considerations	N/A	N/A

**“One-for-One” Rule**

As the regulations do not impose incremental administrative costs on businesses, the “One-for-One” Rule does not apply.

**Regulatory cooperation and alignment**

The EU has put in place a passenger protection regime including communication requirements, minimum standards of treatment, rebooking and reimbursement, and in some cases minimum compensation for flight disruptions. Current U.S. rules to strengthen air passenger rights address communication with passengers, set standards of treatment and disembarkation requirements during

**Option initiale**

Brève description : Applique le RPPA aux transporteurs, quelle que soit la taille de leur entreprise

Nombre de petites entreprises touchées : 378

**Tableau 6 : Coûts et risques de l’option initiale**

Coûts/Risques	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Coûts de la conformité au règlement	4 848 419	34 053 268
Coûts administratifs	0	0
Coût total (pour l’ensemble des petites entreprises)	4 848 419	34 053 268
Coût total pour chaque petite entreprise	12 827	90 088
Prise en compte des risques	S.O.	S.O.

**Option souple**

Brève description : Approche à « deux volets » pour les exigences en matière de l’indemnité et de réacheminement

Nombre de petites entreprises touchées : 378

**Tableau 7 : Coûts et risques de l’option souple**

Coûts/Risques	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Coûts de la conformité au règlement	4 324 986	30 376 893
Coûts administratifs	0	0
Coût total (pour l’ensemble des petites entreprises)	4 324 986	30 376 893
Coût total pour chaque petite entreprise	11 442	80 362
Prise en compte des risques	S.O.	S.O.

**Règle du « un pour un »**

Étant donné que le règlement n’occasionne pas d’augmentation des coûts administratifs, la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

**Coopération et harmonisation en matière de réglementation**

L’Union européenne a mis en place un régime de protection des passagers. Ce régime définit des exigences en matière de communication, des normes minimales de traitement des passagers et traite du changement de réservation et du remboursement et, dans certains cas, il prévoit une indemnisation minimale en cas d’interruption de vol. Les règles en vigueur aux États-Unis visant à



tarmac delays, and establish compensation for denied boarding due to overbooking. These requirements are in addition to those under the Montreal Convention, an international treaty to which the EU, the United States and Canada are all party.

The CTA considered best practices and lessons learned from these other jurisdictions, while tailoring the regulations to Canadian needs. As a result, the APPR ensure that passengers travelling to, from and within Canada have rights that are comparable to those in other jurisdictions and that unintended consequences experienced in other jurisdictions can be mitigated.

In addition, the requirements related to the transportation of minors are intended to implement in Canadian regulation the new ICAO standards in this area. This is a requirement, as Canada is a signatory to the Convention on International Civil Aviation.

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The regulations are intended to benefit the travelling public generally. The only targeted regulation relates to the seating of children under 14 years of age next to their parent or guardian at no additional cost. These regulations will result in a positive impact for travelling parents in general and, potentially to a greater extent, for women. Based on information from Statistics Canada, women are four times more likely to be lone parents (1.26 million) than men (0.35 million).

During consultations, some carriers indicated that compliance with the new regulations could involve financial requirements that hamper the viability of smaller airlines and those with already thin financial margins, including ultra-low-cost airlines serving a wide range of travellers and those serving northern and remote areas.

These risks are mitigated in the regulations through the two-tier approach to compensation and rebooking requirements. Requirements related to hotel accommodations, provision of food and communication take into account the operating environments of carriers serving northern and remote communities (where amenities are often limited).

renforcer les droits des passagers aériens concernent les communications avec les passagers; elles définissent également des normes de traitement des passagers et des exigences pour le débarquement en cas de retard sur l'aéroport, en plus de prévoir une indemnisation des passagers à qui l'embarquement a été refusé pour cause de surréservation. Ces exigences s'ajoutent à celles que prévoit la Convention de Montréal, un traité international auquel l'UE, les É.-U. et le Canada sont signataires.

L'OTC a tenu compte des pratiques exemplaires et des leçons tirées de ces autres administrations, tout en adaptant le règlement en fonction des besoins du Canada. En conséquence, le RPPA accorde aux passagers à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada des droits qui se comparent à ceux en vigueur dans d'autres administrations de manière à réduire les conséquences involontaires vécues dans d'autres administrations.

De plus, les dispositions concernant le transport des mineurs visent à intégrer dans le règlement canadien les nouvelles normes de l'OACI à cet égard. Le Canada doit le faire, puisqu'il est signataire de la Convention de l'aviation civile internationale.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le règlement se veut avantageux pour l'ensemble des voyageurs. La seule disposition ciblée concerne l'attribution aux enfants de moins de 14 ans d'un siège à proximité d'un de leurs parents ou de leur tuteur, sans frais supplémentaires. Ce règlement aura une incidence positive pour les parents en général, et peut-être plus encore pour les femmes. Selon les renseignements provenant de Statistiques Canada, les femmes sont quatre fois plus susceptibles d'être le seul parent (1,26 million) que les hommes (0,35 million).

Au cours des consultations, certains transporteurs ont indiqué que la conformité au nouveau règlement pourrait occasionner des dépenses néfastes pour la viabilité des petits transporteurs aériens et de ceux dont la marge de manœuvre financière est déjà mince, comme les transporteurs à très bas coûts qui desservent un grand éventail de voyageurs et ceux qui desservent les régions éloignées et du Nord.

Dans le règlement, ces risques sont atténués par le fait qu'une indemnisation minimale n'est exigée que pour les retards et les annulations attribuables au transporteur, et par le fait que le montant d'indemnisation établi est plus bas pour les transporteurs aériens plus petits. Les exigences relatives à l'hébergement à l'hôtel, à la nourriture offerte et aux communications tiennent compte du contexte opérationnel des transporteurs aériens qui desservent les collectivités éloignées et du Nord, où les services offerts sont souvent restreints.

### *Rationale*

The CTA has developed these regulations in alignment with statutory requirements and the framework set out in the Act.

The CTA considered all input received through the consultations and CGI comment period to develop and finalize the regulations. The CTA has also considered best practices and lessons learned from air passenger protection regimes in other jurisdictions, including the European Union (EU) and the United States, as well as the Montreal Convention, an international treaty to which Canada is party (along with the United States and the EU).

### *Scope and application*

The scope of the regulations aligns with Parliament's intent that the regulations apply to "all flights to, from and within Canada, including connecting flights." The regime applies as broadly as possible to travellers in Canada to ensure as much consistency as possible.

Identifying the operating carrier as responsible for the requirements related to flight disruptions achieves the objective of ensuring a passenger understands where they can turn for redress without exposing carriers to undue liability or disincentivizing commercial arrangements between carriers.

The scope and application recognize viability concerns of small carriers and new market entrants. Instead of limiting the scope of the regulations by carving certain carriers out, the regulations set different compensation and rebooking requirements for large and small carriers and creates flexibility within standards of treatment requirements (food, drink, accommodation) that account for unique operating environments. In this way, the regulations strike a balance between establishing robust passenger protections and ensuring Canada's small carriers are still able to provide diverse service offerings to passengers, including ultra-low-cost travel, and transportation to and from remote, regional and northern areas.

The CTA will monitor the effects of these regulations on the growth of small and medium-sized carriers and new entrants into the market and reassess if needed.

### *Justification*

L'OTC a élaboré ce règlement conformément aux exigences de la Loi et du cadre défini dans la Loi.

L'OTC a tenu compte de tous les commentaires obtenus lors des consultations et de la période de commentaires accordée pendant la prépublication dans la GCI en vue d'élaborer et de finaliser le règlement. Il a également tenu compte des pratiques exemplaires et des leçons tirées dans le cadre des régimes de protection des passagers aériens adoptés par d'autres administrations, notamment l'Union européenne et les États-Unis, ainsi que de la Convention de Montréal, un traité international dont le Canada est signataire (tout comme les États-Unis et l'Union européenne).

### *Portée et application*

La portée du règlement reflète l'intention du Parlement, qui prévoit que le règlement s'applique à tous les « vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris les vols de correspondance ». Le régime s'applique le plus largement possible à l'ensemble des voyageurs au Canada de la façon la plus uniforme possible.

Le fait de considérer le transporteur exploitant comme responsable du respect des exigences liées aux perturbations de vol remplit l'objectif de permettre au passager de comprendre à qui s'adresser pour exercer un recours, mais sans soumettre les transporteurs à une responsabilité excessive ou les dissuader de conclure des ententes commerciales entre eux.

La portée et l'application reconnaissent les préoccupations en matière de viabilité des petits transporteurs et des nouveaux arrivants dans le marché. Au lieu de limiter la portée du règlement en excluant certains transporteurs, le règlement établit diverses exigences en matière d'indemnisation et de réacheminement pour les gros et les petits transporteurs, et crée de la souplesse dans les exigences relatives aux normes de traitement (nourriture, boissons, hébergement) qui tiennent compte des contextes d'exploitation uniques. De cette façon, le règlement permet d'établir un juste équilibre entre, d'une part, offrir une protection solide pour les passagers et, d'autre part, voir à ce que les petits transporteurs canadiens puissent continuer d'offrir aux passagers des services diversifiés comme des vols à très faibles coûts et le transport à destination et en provenance de localités régionales, éloignées et du Nord.

L'OTC fera un suivi de l'incidence de ce règlement sur la croissance des petits et des moyens transporteurs aériens et des nouveaux venus sur le marché, et réévaluera son approche au besoin.

### Clear communication

The regulations reflect the general agreement among the public, consumer advocacy groups, and industry stakeholders that passengers should be given clear information — regarding terms and conditions of carriage and during flight disruptions — in plain language through a range of methods.

The regulations are aimed at maximizing opportunities for passengers to receive key information throughout the travel process by, for example, requiring different methods of communication, and by requiring carriers to ensure information is shared by third parties authorized to sell tickets in the carrier's name. It is also designed to ensure that the needs of persons with disabilities are met.

The regulations also take into account some operational issues raised by air carriers, such as their limited control of signage at airports and third party resellers, and potential difficulty for front-line staff in immediately determining the precise cause of a delay.

### Standards of treatment

The standards of treatment and rebooking requirements are comparable to those established in the EU regime, and generally align with comments provided by the public and consumer advocates. Specifically, requiring standards of treatment to be provided starting two hours after the delay at departure aligns with the EU regime.

Avoiding prescribed dollar values for food and drink requirements reflects the wide range of possible delay circumstances and operational realities of different airport locations. The food and drink requirements are dependent on the time of day, duration of the delay and location to take into account cost variances at different airport locations and limited amenities in some remote areas. Accommodation requirements are similarly linked to the location of the delay.

### Completion of itinerary

The requirements related to rebooking and refunds protect the interests of passengers, while taking into account the operational considerations of carriers. Rebooking parameters reflect the aim of ensuring that the passengers arrive at their destination as soon as possible by rebooking them on the carrier's next possible flight or, in the case of large carriers, rebooked on a competitor flight if the

### Communication claire

Le règlement reflète une opinion que partagent le public, les groupes de défense des droits des consommateurs et les intervenants de l'industrie, qui conviennent tous que les passagers devraient être dûment informés des conditions de transport et lorsque des perturbations de vol surviennent, et ce, en langage simple et par diverses méthodes.

Le règlement a pour but de maximiser les possibilités pour les passagers d'obtenir des informations importantes tout au long du processus de voyage, par exemple en exigeant le recours à différents moyens de communication et en exigeant des transporteurs aériens qu'ils s'assurent que les tierces parties autorisées à vendre des billets au nom du transporteur transmettent l'information. Le projet de règlement a également été élaboré de manière à répondre aux besoins des personnes ayant une déficience.

Le règlement tient aussi compte des problèmes opérationnels mentionnés par les transporteurs aériens, comme le contrôle limité qu'ils ont sur l'affichage dans les aéroports et les revendeurs tiers, ainsi que la difficulté que peut avoir le personnel de première ligne à déterminer immédiatement la cause exacte du retard.

### Normes de traitement

Les normes de traitement et les exigences de réacheminement sont comparables à ce qui a été établi dans le régime de l'Union européenne, et elles cadrent en général avec les commentaires formulés par le public et les défenseurs des droits des consommateurs. Plus précisément, le fait d'appliquer des normes de traitement à partir de deux heures de retard d'un départ correspond à ce qui a été défini dans le régime de l'Union européenne.

En évitant que soit défini un montant précis en dollars dans les exigences relatives à la nourriture et aux boissons, on tient compte du vaste éventail de circonstances liées aux retards ainsi que des multiples réalités opérationnelles des différents aéroports. Les exigences concernant la nourriture et les boissons sont ainsi assujetties aux heures du jour, de même qu'à la durée et au lieu du retard, afin de prendre en considération l'écart des coûts entre les différents aéroports et le fait que dans certaines régions éloignées les services sont limités. Les exigences sur l'hébergement sont également assujetties à l'endroit où les passagers sont retenus en raison du retard.

### Itinéraire complet

Les exigences relatives au réacheminement et aux remboursements protègent les intérêts des passagers tout en tenant compte des considérations opérationnelles des transporteurs. Les paramètres sur le réacheminement ont pour but de garantir que les passagers arriveront à destination dès que possible en étant réacheminés à bord du prochain vol disponible du transporteur ou, dans le cas

carrier does not have an available flight leaving within nine hours of the original departure time.

Starting the rebooking and refund requirements after a flight delay of three hours allows time for a carrier to recover the flight from the delay before having to rebook, which can be a complex process that diverts resources from delay recovery.

Large carriers are also allowed a reasonable opportunity to make other arrangements for the affected passengers before having to take on the financial implications of last-minute rebooking on a competing carrier or transporting a passenger to another airport. Setting the threshold for rebooking on another carrier at nine hours reflects the lower frequency of certain flights, as well as hours of operation restrictions at some airports.

Exempting small air carriers from the requirement to rebook passengers on other carriers takes into account that many small air carriers have infrequent flights and/or do not have commercial or partnership arrangements with other air carriers.

#### Minimum compensation levels

The CTA received a range of suggestions regarding the appropriate amount of compensation for delays and cancellations — from \$0 to \$9,000. The amounts for large carriers are comparable to those established in the EU regime (which range from EUR 250 to EUR 600, or approximately CAN\$375 to CAN\$900). These amounts also reflect input from public and consumer advocacy groups that compensation amounts should reflect inconvenience. They also reflect the policy intent that the Canadian regime be world leading.

Certain air carriers are of the view that compensation should be linked to the price of the ticket purchased or at least not surpass it. However, the objective of the regulations is to compensate for the inconvenience experienced by the passenger, which does not change depending on the price of a ticket. Basing compensation amounts on the length of delay instead of the individual fare (or flight distance, as is used in the EU) achieves that objective. This is also the clearest and most administratively straightforward option and reflects input received from the public during consultations.

des gros transporteurs, à bord du vol d'un concurrent si le transporteur n'a aucun vol disponible qui doit partir à l'intérieur d'une période de neuf heures suivant l'heure de départ initiale.

Le déclenchement des obligations de réacheminement et de remboursement peut être un processus complexe, mobilisant des ressources qui pourraient être utilisées pour atténuer le retard; c'est pourquoi un délai de trois heures donne au transporteur le temps de réorganiser le vol pour limiter le retard.

Les gros transporteurs se voient également accorder l'occasion raisonnable de prendre d'autres dispositions pour les passagers touchés avant de recourir aux mesures financières que nécessite la réservation de dernière minute auprès d'un concurrent ou le transport d'un passager vers un autre aéroport. Le seuil pour faire une réservation auprès d'un autre transporteur est fixé à neuf heures pour tenir compte de la faible fréquence de certains vols, mais également des heures pendant lesquelles les activités sont restreintes à certains aéroports.

Exempter les petits transporteurs aériens de l'exigence de réserver une place pour les passagers sur les vols d'autres transporteurs aériens tient compte du fait que de nombreux petits transporteurs aériens exploitent des vols peu fréquents ou n'ont pas d'ententes commerciales ou de partenariats avec d'autres transporteurs aériens.

#### Indemnités minimales

L'OTC a reçu de nombreuses suggestions allant de 0 \$ à 9 000 \$ quant au montant approprié pour l'indemnisation des passagers à la suite d'un retard ou de l'annulation d'un vol. Les montants pour les gros transporteurs aériens sont comparables à ceux qui ont été établis dans le cadre du régime de l'UE (qui vont de 250 à 600 euros, soit environ de 375 \$ à 900 \$ CA). Ces montants tiennent compte des commentaires du public et des groupes de défense des droits des consommateurs selon lesquels le montant accordé devrait être proportionnel aux inconvénients causés. Ils cadrent également avec l'intention de la politique supposant que le Canada fasse office de chef de file quant à son régime de protection des passagers.

Certains transporteurs aériens sont d'avis que l'indemnité devrait être en fonction du prix du billet acheté, ou du moins ne pas être supérieure. Toutefois, le but du règlement consiste à indemniser un passager pour des inconvénients, lesquels ne changent pas en fonction du prix d'un billet. Calculer le montant de l'indemnité en fonction de la durée du retard au lieu du prix du billet (ou encore selon la distance de vol comme le fait l'UE) répond à cet objectif. Cette option est également la plus claire et la plus simple sur le plan administratif et aussi celle qui reflète les commentaires obtenus du public lors des consultations.

Some stakeholders and members of the public recommended that the same compensation requirements apply to all carriers, regardless of size. However, the two-tier approach takes into account concerns that costs could impact the viability of small carriers, many of which serve remote communities, and ensures that air travel is accessible for Canadians.

The specific time frames for compensation (three or more hours, but less than six hours; six or more hours, but less than nine hours; and nine or more hours) align with the EU regime, in which compensation for delays is required for delays of three hours or more.

The regulations reflect consumer views that it is important to be offered compensation in the form of cash. It also provides the flexibility, supported by both carriers and consumers, to offer other forms of compensation (e.g. travel vouchers, seat upgrades, and points towards loyalty programs). Making cash the primary form of compensation, with passenger discretion to accept other forms of greater, non-expiring compensation, ensures that carriers can tailor compensation to passenger needs, provided passengers are aware of all options.

### Denied boarding

During consultations, the public expressed particular concern regarding denied boarding due to factors entirely within carrier control, such as overbooking. While carriers advised against punitive compensation requirements, establishing compensation that is significantly higher than general delay and cancellation compensation — while also leaving carriers with flexibility to negotiate with potential volunteers — is intended to reduce the number of passengers moved to later flights against their will. The APPR will not prevent carriers from innovating in their methods of seeking volunteers (e.g. through an auction). Specifying that negotiated terms are mutually agreed upon and provided in writing to the passengers will protect consumer interests in this process.

The regulations establish requirements for immediate compensation (i.e. starting at a delay of 0 hours) for denied boarding, reflecting the heightened inconvenience associated with being denied boarding against one's will. Immediate payment for denied boarding aligns with the U.S. regime and reflects the low administrative complexity of processing these payments.

Certains intervenants et membres du public recommandent que tous les transporteurs aériens, quelle que soit leur taille, soient assujettis aux mêmes exigences concernant l'indemnisation des passagers. Toutefois, l'approche à « deux volets » tient compte du fait que ces coûts pourraient avoir une incidence négative sur la viabilité des petits transporteurs aériens, dont plusieurs desservent des collectivités éloignées, et rend le transport aérien accessible aux Canadiens.

Les retards définis pour l'indemnisation des passagers (trois heures ou plus, mais moins de six heures; six heures ou plus, mais moins de neuf heures; neuf heures ou plus) sont harmonisés avec les retards définis dans le régime de l'UE selon lequel le retard doit être d'au moins trois heures pour qu'une indemnité soit accordée.

L'opinion des consommateurs selon laquelle l'indemnité devrait être offerte en argent comptant a également été prise en considération dans le règlement. Ce dernier offre aussi une certaine souplesse qu'appuient les transporteurs aériens et les consommateurs, puisqu'elle permet d'offrir d'autres formes d'indemnisation (par exemple bons de transport, sièges surclassés et points pour les programmes de fidélisation). Offrir au passager le choix d'être indemnisé d'abord en argent comptant ou d'accepter d'autres formes plus élevées d'indemnisation, sans date d'expiration, permet aux transporteurs d'adapter l'indemnisation en fonction des besoins du passager, à condition d'informer ce dernier de toutes les options.

### Refus d'embarquement

Au cours des consultations, le public s'est dit particulièrement préoccupé par le fait que l'embarquement était parfois refusé en raison de facteurs qui relèvent entièrement de la responsabilité du transporteur, comme la surréservation. Bien que les transporteurs aient déconseillé le recours à des dispositions visant un dédommagement punitif, le fait d'accorder, dans de tels cas, un montant d'indemnisation nettement plus élevé que pour les retards généraux et les annulations de vols — tout en laissant aux transporteurs la possibilité de négocier avec d'éventuels volontaires — a pour but de réduire le nombre de passagers forcés à prendre un prochain vol. Le RPPA n'empêchera pas les transporteurs d'innover dans leurs méthodes pour chercher des volontaires (par exemple au moyen d'une enchère). Le fait de préciser que les conditions négociées sont mutuellement acceptées et fournies par écrit aux passagers contribuera à protéger les intérêts des consommateurs dans ce processus.

Le règlement établit des exigences pour une indemnisation immédiate (c'est-à-dire à partir d'un retard de 0 heure) en cas de refus d'embarquement involontaire, compte tenu des désagréments importants que cela peut causer. L'exigence visant un paiement immédiat pour de tels cas cadre avec celle du régime des États-Unis et tient compte de la faible complexité sur le plan administratif du traitement de ces paiements.

### Tarmac delays

The regulations increase passenger comfort during any tarmac delay by requiring that carriers provide a range of necessities recommended by the public and consumer advocates during consultations.

At airports in Canada, carriers will generally return to the gate for disembarkation after three hours — the earliest time permitted by the Act. The timing of disembarkation also draws from international best practices, namely the tarmac delay rules in the United States.

However, in order to mitigate further delay and passenger discomfort, the regulations allow air carriers the discretion to stay on the tarmac for one additional 45-minute window, should takeoff be imminent. While there may be public objections to allowing a plane to stay on the tarmac for longer than three hours, this is intended to account for operational considerations and lessons learned expressed by air carriers, in particular the increase in flight cancellations experienced in the United States following the implementation of a strict disembarkation rule.

### Lost or damaged baggage

Under the regime, liability limits (and related processes, timelines and exceptions) established under the Montreal Convention for international travel will also apply to domestic flights, which will ensure consistency for travelers. This approach also recognizes that the regime cannot conflict with the Montreal Convention, which provides an exclusive scheme for international travel, a consideration that was emphasized by stakeholders generally. The regulations also reflect the view expressed by many members of the public that baggage fees should be reimbursed in instances of damage, loss or temporary loss.

### Seating of children under the age of 14

Some members of the air industry are of the view that the seating of children free of charge is not an area in which government intervention is needed. However, this is clearly mandated by the legislation. It is important to note, however, that the regulations do not require carriers to offer seat selection free of charge. The airline will be required to facilitate the seating of a child near their parent or guardian at no additional charge.

### Retards sur l'aire de trafic

Le règlement améliore le confort des passagers pendant un retard sur l'aire de trafic. En effet, les transporteurs devront fournir les diverses nécessités qui ont été recommandées par le public et les défenseurs des droits des consommateurs lors des consultations.

Aux aéroports au Canada, le transporteur retournera généralement à la porte d'embarquement pour permettre aux passagers de débarquer après trois heures, soit dès que la Loi le permet. Ce délai est également inspiré de pratiques exemplaires internationales, notamment des règles visant les retards sur l'aire de trafic en vigueur aux États-Unis.

Toutefois, afin d'atténuer autant que possible les retards et l'inconfort des passagers, le règlement confèrera aux transporteurs un certain pouvoir discrétionnaire leur permettant de rester sur l'aire de trafic pour une durée supplémentaire de 45 minutes, si le décollage est imminent. Il se pourrait que le public s'oppose à l'idée d'autoriser une attente sur l'aire de trafic de plus de trois heures, mais l'intention ici est de tenir compte des considérations opérationnelles et des leçons tirées, mentionnées par les transporteurs aériens — notamment en ce qui concerne l'augmentation du nombre d'annulations de vols aux États-Unis à la suite de l'application d'une règle stricte concernant le débarquement des passagers.

### Bagages perdus ou endommagés

Dans ce régime, les limites de responsabilité (ainsi que les processus, échéanciers et exceptions connexes) établies pour les vols internationaux en vertu de la Convention de Montréal s'appliqueront aussi aux vols intérieurs, ce qui assurera une uniformité pour les voyageurs. Cette approche tient aussi compte du fait que le régime ne peut être en contradiction avec la Convention de Montréal qui définit un régime exclusif pour les voyages internationaux; un point mis de l'avant par la plupart des intervenants. Le règlement tient compte également du point de vue exprimé par plusieurs membres du public selon lequel les frais associés aux bagages devraient être remboursés si les bagages ont été endommagés, perdus ou temporairement égarés.

### Attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans

Certains membres de l'industrie du transport aérien sont d'avis que la gratuité du service d'attribution des sièges pour les enfants n'est pas un élément qui nécessite l'intervention du gouvernement. Or, ceci est clairement une exigence de la loi. Il est toutefois important de noter que le règlement n'exige pas que les transporteurs offrent la possibilité de choisir un siège sans frais. La compagnie aérienne sera tenue de faciliter l'attribution de sièges aux enfants à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires.

The regulations reflect public and consumer advocate views that children should be seated near their parent or guardian at no extra charge, and, generally, that proximity should depend on the age of the child. In the CTA's public survey at airports, 79% of respondents indicated that children under 5 years of age should be seated adjacent to their parent, guardian or tutor. Results also suggest that it would be reasonable to allow for slightly greater separation between older children and their parent, guardian or tutor, with the greatest latitude for children aged 12 to 14.

By basing seating requirements on the age of the child and requiring that air carriers facilitate the seating of children *at the earliest opportunity*, the regulations recognize the complexity of assigned seating processes while ensuring that carriers take measures at every point to facilitate the seating. Facilitation could be done at the time of booking, at check-in, at the gate, and on the aircraft.

#### Transportation of musical instruments

Generally, stakeholders support providing clear policies on the transportation of musical instruments. The regulations also reflect musician advocate views that carriers should transport musical instruments as carry-on or checked baggage in accordance with the same safety, dimension and weight policies as other baggage.

Air carriers, however, believe that competition in this area generates the best results. The regulations align with the legislation, which stipulates that regulations must require carriers to establish terms and conditions for the carriage of musical instruments without being prescriptive in terms of the content of the requirements.

#### Other consumer-related provisions

The provisions relating to the transportation of unaccompanied minors are intended to incorporate into the ATR the new standards regarding the transportation of unaccompanied minors, which Canada is required to adopt, as a signatory to the Convention on International Civil Aviation.

Moving the ASPAR into the APPR is a logical step, given that they are both oriented toward consumers.

Le règlement tient compte de l'opinion du public et des défenseurs des droits des consommateurs selon laquelle les enfants devraient être assis près de leur parent ou tuteur sans avoir à payer des frais supplémentaires et, en général, que cette proximité dépend de l'âge de l'enfant. Selon le sondage public mené par l'OTC dans les aéroports, 79 % des répondants ont indiqué qu'un enfant de 5 ans ou moins devrait être assis à côté de son parent ou tuteur. Les résultats donnent également à penser qu'il serait raisonnable de permettre une distance un peu plus grande entre des enfants plus vieux et leur parent ou tuteur, et encore davantage pour ceux de 12 à 14 ans.

Si les exigences à cet égard sont fondées sur l'âge de l'enfant, et si on oblige les transporteurs aériens à faciliter l'attribution de sièges aux enfants *le plus tôt possible*, c'est que le règlement tient compte de la complexité du processus d'attribution des sièges tout en veillant à ce que les transporteurs aériens prennent des mesures à chaque étape pour faciliter ce processus. Cette facilitation devrait se faire au moment de la réservation, à l'enregistrement, à la porte d'embarquement et une fois à bord de l'aéronef.

#### Transport des instruments de musique

Généralement, les intervenants appuient l'établissement de politiques claires sur le transport des instruments de musique. Dans le règlement, on a tenu compte des opinions des défenseurs des musiciens, qui estiment que les transporteurs devraient transporter les instruments de musique en tant que bagages de cabine ou de bagages enregistrés, conformément aux mêmes politiques de sécurité, de poids et de dimensions qui s'appliquent aux autres bagages.

Cependant, les transporteurs aériens sont d'avis que, dans ce domaine, la concurrence produit de meilleurs résultats. Le règlement est établi en conformité avec la loi selon laquelle le règlement doit exiger que les transporteurs définissent les conditions de transport des instruments de musique, sans toutefois être prescriptifs quant au contenu des exigences.

#### Autres dispositions sur des questions concernant les consommateurs

Les dispositions concernant le transport de mineurs non accompagnés visent à intégrer dans le RTA les nouvelles normes relatives au transport des mineurs non accompagnés que le Canada, en tant que signataire de la Convention de l'aviation civile internationale, est tenu d'adopter.

Il est logique que le RPPSA soit intégré au RPPA, puisqu'il vise les consommateurs.

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

Requirements related to communication, tarmac delays, denied boarding, lost and damaged baggage, and the transportation of musical instruments provisions (along with applicable AMPs) will come into force on July 15, 2019. The more complex requirements related to seating, delays and cancellations (along with applicable AMPs) will come into effect December 15, 2019.

The CTA's ongoing monitoring of the air industry includes inspections and investigations, and the CTA's existing air passenger complaints processes and dispute resolution services would apply to the new obligations. Enforcement officers conduct periodic inspections of air carriers to ensure that operating requirements are met, and they would do targeted investigations if they suspect an air carrier is not meeting their operating requirements.

Following an application for air passenger travel dispute resolution under the existing tariff-based regime, timelines are 65 business days for facilitation, 20 business days for mediation (when no extension has been requested), and 85 business days for adjudication (for complex cases, 65 business days after close of pleadings).

Once the regulations are registered, the CTA will issue guidance and tools for the public and air carriers to help ensure that this new regime is implemented smoothly and that passengers know their rights.

### **Contact**

Caitlin Hurcomb  
Manager  
Regulatory Affairs Division  
Analysis and Outreach Branch  
Canadian Transportation Agency  
15 Eddy Street, 19th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0N9  
Telephone: 819-997-6667  
Email: [Caitlin.Hurcomb@otc-cta.gc.ca](mailto:Caitlin.Hurcomb@otc-cta.gc.ca)

## **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de services**

Les exigences liées aux dispositions en matière de communication, de retards sur l'aire de trafic, de refus d'embarquement, de bagages perdus et endommagés, et de transport des instruments de musique (avec les SAP applicables) entreront en vigueur le 15 juillet 2019. Les exigences plus complexes comme l'attribution de sièges, les retards et les annulations (avec les SAP applicables) entreront en vigueur à leur tour le 15 décembre 2019.

L'OTC exerce une surveillance continue de l'industrie du transport aérien en procédant entre autres à des inspections et à des enquêtes. Les processus actuels de traitement des plaintes des passagers aériens et de règlement des différends de l'OTC seront appliqués aux nouvelles obligations. Les agents d'exécution de la loi procèdent à des inspections périodiques des transporteurs aériens afin de voir à ce que les exigences opérationnelles soient satisfaites et, s'ils soupçonnent qu'un transporteur aérien n'y satisfait pas, ils lanceront une enquête ciblée.

Selon les normes de service applicables à une demande de règlement des différends d'un passager du transport aérien déposée en vertu du régime en vigueur basé sur le tarif, les délais sont : 65 jours ouvrables pour une demande de facilitation, 20 jours ouvrables pour une demande de médiation (lorsqu'aucune prolongation n'est requise), et 85 jours ouvrables pour le processus officiel de règlement des différends (pour les cas complexes, ce délai est de 65 jours ouvrables après la clôture des actes de procédure).

Une fois le règlement enregistré, l'OTC offrira une orientation et des outils pour le public et les transporteurs pour que la mise en œuvre du nouveau régime se fasse en douceur et que les passagers soient dûment informés de leurs droits.

### **Personne-ressource**

Caitlin Hurcomb  
Gestionnaire  
Division des affaires réglementaires  
Direction générale de l'analyse et de la liaison  
Office des transports du Canada  
15, rue Eddy, 19<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0N9  
Téléphone : 819-997-6667  
Courriel : [Caitlin.Hurcomb@otc-cta.gc.ca](mailto:Caitlin.Hurcomb@otc-cta.gc.ca)



## Registration

SOR/2019-151 May 22, 2019

### FOREIGN MISSIONS AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS ACT

P.C. 2019-585 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 5(1)(c)<sup>a</sup> of the *Foreign Missions and International Organizations Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Women Deliver 2019 Global Conference — Privileges and Immunities Order*.

### Women Deliver 2019 Global Conference — Privileges and Immunities Order

## Interpretation

### Definition of Conference

**1** In this Order, **Conference** means the Ministerial portion of the Women Deliver 2019 Global Conference, to be held in Vancouver, British Columbia, from June 3 to 5, 2019.

## Privileges and Immunities

### Representatives of foreign states

**2** From June 1 to 7, 2019, the representatives of a foreign state who are official delegates to the Conference have, to the extent required for the exercise of their functions in Canada in relation to the Conference, the privileges and immunities set out in paragraphs 11(a) to (f) and section 12, to the extent set out in sections 14 to 16, of Article IV of the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations set out in Schedule III to the *Foreign Missions and International Organizations Act*.

## Coming into Force

### Registration

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

## Enregistrement

DORS/2019-151 Le 22 mai 2019

### LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

C.P. 2019-585 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 5(1)c)<sup>a</sup> de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence Women Deliver 2019*, ci-après.

### Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence Women Deliver 2019

## Définition

### Définition de conférence

**1** Dans le présent décret, **conférence** s'entend du volet ministériel de la Conférence Women Deliver 2019 qui se tiendra à Vancouver (Colombie-Britannique), du 3 au 5 juin 2019.

## Privilèges et immunités

### Représentants des États étrangers

**2** Du 1<sup>er</sup> au 7 juin 2019, les représentants des États étrangers qui sont des délégués officiels à la conférence bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion et dans la mesure spécifiée aux sections 14 à 16 de l'Article IV de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies reproduite à l'annexe III de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*, des privilèges et immunités prévus aux alinéas 11a) à f) et à la section 12 de l'Article IV de cette Convention.

## Entrée en vigueur

### Enregistrement

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

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 12, s. 3(2)

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 41

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 12, par. 3(2)

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 41

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

### Issues

Privileges and immunities are provided by way of an order made under the *Foreign Missions and International Organizations Act* (the Act). Privileges and immunities may be granted to international organizations, which include intergovernmental conferences in which two or more states participate. Granting privileges and immunities in these cases can facilitate the participation of representatives of foreign states, officials of international organizations and experts on mission for international organizations.

Three upcoming events that will be hosted in Canada require the granting of privileges and immunities under the Act:

- The Women Deliver 2019 Global Conference will be held in Vancouver from June 3 to 6, 2019, which will include a ministerial component from June 3 to 5;
- The Challenges Annual Forum will be held in Montréal from June 10 to 12, 2019; and
- The Ukraine Reform Conference will be held in Toronto from July 2 to 4, 2019, with a ministerial component on July 1 and 2, 2019.

### Objective

To facilitate attendance and participation in the Women Deliver Ministerial, the Ukraine Reform Ministerial and the Challenges Annual Forum.

### Description

Privileges and immunities are granted by way of the following three orders made under the Act:

1. *Women Deliver 2019 Global Conference — Privileges and Immunities Order*
2. *Challenges Annual Forum — Privileges and Immunities Order*
3. *Ukraine Reform Conference 2019 — Privileges and Immunities Order*

All three orders will provide privileges and immunities to representatives of foreign states. For the Women Deliver and Ukraine Reform conferences, these are limited to representatives of foreign states who are official delegates to the ministerial meetings.

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

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

### Enjeux

Les privilèges et immunités sont accordés au moyen d'un décret en vertu de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales* (la Loi). Les privilèges et immunités peuvent être accordés aux organisations internationales, qui comprennent les conférences intergouvernementales auxquelles plusieurs États participent. L'octroi de privilèges et d'immunités dans ces situations peut faciliter la participation de représentants d'États étrangers, de fonctionnaires d'organisations internationales et d'experts en mission pour des organisations internationales.

L'octroi de privilèges et d'immunités en vertu de la Loi est nécessaire pour trois événements à venir qui auront lieu au Canada :

- La Conférence mondiale Women Deliver 2019, qui aura lieu à Vancouver du 3 au 6 juin 2019, comprendra un volet ministériel du 3 au 5 juin;
- Le Forum annuel de défis, qui aura lieu à Montréal du 10 au 12 juin 2019;
- La Conférence sur les réformes en Ukraine, qui aura lieu à Toronto du 2 au 4 juillet 2019, comprendra un volet ministériel les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2019.

### Objectif

Faciliter la présence et la participation à la réunion ministérielle de la Conférence mondiale Women Deliver, à la réunion ministérielle de la Conférence sur les réformes en Ukraine et au Forum annuel de défis.

### Description

Les privilèges et immunités sont accordés au moyen des trois décrets suivants en vertu de la Loi :

1. *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence Women Deliver 2019*
2. *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la rencontre du Forum annuel des défis*
3. *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence sur les réformes en Ukraine de 2019*

Ces trois décrets accorderont des privilèges et immunités aux représentants d'États étrangers. Pour la Conférence Women Deliver et la Conférence sur les réformes en Ukraine, ces privilèges et immunités seront limités aux représentants d'États étrangers qui sont des délégués officiels aux réunions ministérielles.

The privileges and immunities for representative of foreign states entail the following:

#### Representatives of foreign states

Representatives of foreign states will have, to the extent required for the performance of their functions in relation to the ministerial meeting or the Forum, as applicable, privileges and immunities as set out in paragraphs 11(a) to (f) and sections 12, 14 and 16 article IV of the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations (the UN Convention).

These include: immunity from legal process for words spoken or written and all acts performed by them in their official capacity; immunity from personal arrest or detention and from seizure of their personal baggage; inviolability (i.e. protection) of their papers and documents; and an exemption from immigration restrictions.

For the Challenges Annual Forum and the Ukraine Reform Conference Ministerial, the orders provide privileges and immunities to officials of international organizations and experts on mission for international organizations. These entail the following:

#### Officials of international organizations

Senior officials of international organizations will have, to the extent required for the performance of their functions in relation to the ministerial meeting or the Forum, as applicable, privileges and immunities comparable to those provided to diplomatic agents under the Vienna Convention on Diplomatic Relations.

Other officials of international organizations will have, to the extent required for the performance of their functions in relation to the ministerial meeting or the Forum, as applicable, the privileges and immunities set out in paragraphs 18(a), (d) and (e) of article V of the UN Convention. These include immunity from legal process for words spoken or written and all acts performed by them in their official capacity and an exemption from immigration restrictions.

#### Experts on mission

Experts performing missions for international organizations will have, to the extent required for the performance of their functions in relation to the ministerial meeting or the Forum, as applicable, privileges and immunities set out in article VI of the UN Convention.

These include: immunity from legal process for words spoken or written and all acts performed by them in the

Les privilèges et immunités accordés aux représentants d'États étrangers sont les suivants :

#### Représentants d'États étrangers

Les représentants d'États étrangers jouiront, dans la mesure nécessaire à l'exercice des fonctions liées à la réunion ministérielle ou au Forum selon le cas, des privilèges et immunités énoncés aux alinéas 11a) à f) et aux sections 12, 14 et 16 de l'article IV de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies (la Convention des Nations Unies).

Ces privilèges et immunités comprennent : l'immunité de juridiction en ce qui concerne leurs propos et leurs écrits et tous les actes accomplis par eux en leur qualité de représentants; l'immunité d'arrestation personnelle ou de détention et de saisie de bagages personnels; l'inviolabilité (c'est-à-dire la protection) de leurs papiers et de leurs documents; l'exemption relative aux exigences en matière d'immigration.

Pour le Forum annuel de défis et la Conférence ministérielle sur les réformes en Ukraine, les décrets accorderont également des privilèges et immunités aux fonctionnaires d'organisations internationales et aux experts en mission pour des organisations internationales. Il s'agit notamment de ce qui suit :

#### Fonctionnaires d'organisations internationales

Les hauts fonctionnaires d'organisations internationales jouiront, dans la mesure nécessaire à l'exercice des fonctions liées à la réunion ministérielle ou au Forum selon le cas, des privilèges et immunités comparables à ceux qui sont accordés aux agents diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques.

Les autres fonctionnaires d'organisations internationales jouiront, dans la mesure nécessaire à l'exercice des fonctions liées à la réunion ministérielle ou au Forum selon le cas, des privilèges et immunités énoncés aux alinéas 18a), d) et e) de l'article V de la Convention des Nations Unies. Ces privilèges et immunités comprennent l'immunité de juridiction en ce qui concerne leurs propos et leurs écrits et tous les actes accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions, et une exemption relative aux exigences en matière d'immigration.

#### Experts en mission

Les experts en mission pour des organisations internationales jouiront, dans la mesure nécessaire à l'exercice des fonctions liées à la réunion ministérielle ou au Forum selon le cas, des privilèges et immunités prévus à l'article VI de la Convention des Nations Unies.

Ces privilèges et immunités comprennent l'immunité de juridiction en ce qui concerne leurs propos et leurs écrits

course of the performance of their mission; immunity from personal arrest or detention and from seizure of their personal baggage and inviolability (i.e. protection) of their papers and documents.

### Scope

- The ministerial portion of the Women Deliver 2019 Global Conference will take place from June 3 to 5, 2019.
- The ministerial portion of the Ukraine Reform Conference will take place on July 1 and 2, 2019.
- The Challenges Annual Forum will take place from June 10 to 12, 2019.
- The privileges and immunities are granted, in each case, only to the extent required to exercise these individuals' functions in relation to the ministerial meetings or Forum.
- These privileges and immunities extend two days on either end of each event to account for the time that may be needed to enter and exit Canada.

### Regulatory development

#### *Consultation*

Consultations and prepublication were not conducted as these orders are routine in nature and facilitate participation of high-level representatives of foreign states as well as officials of international organizations and experts on mission for international organizations for the ministerial meetings and Forum, as applicable.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The proposal has not been the subject of public consultations on this point as assessment of the geographic scope and subject matter of the proposed initiative did not identify any modern treaty obligations. Given the subject matter of the regulatory proposal, no rationale for Indigenous engagement or duty to consult requirements have been identified.

#### *Instrument choice*

The orders are made pursuant to subsection 5(1) of the *Foreign Mission and International Organizations Act*, which is the only instrument that is available to grant privileges and immunities to international organizations.

et tous les actes accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; l'immunité d'arrestation personnelle ou de détention et de saisie de bagages personnels, et l'inviolabilité (c'est-à-dire la protection) de leurs papiers et de leurs documents.

### Portée

- Le volet ministériel de la Conférence mondiale Women Deliver 2019 aura lieu du 3 au 5 juin 2019.
- Le volet ministériel de la Conférence sur les réformes en Ukraine aura lieu les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2019.
- Le Forum annuel de défis aura lieu du 10 au 12 juin 2019.
- Les privilèges et immunités ne seront consentis, dans chaque cas, que dans la mesure prescrite pour l'exercice des fonctions dans le cadre des réunions ministérielles ou du Forum.
- Les privilèges et immunités seront prolongés de deux jours avant et après chaque événement pour tenir compte du temps qui pourrait être nécessaire pour entrer au Canada et en sortir.

### Élaboration de la réglementation

#### *Consultation*

Il n'y a pas eu de consultations ni de publication préalable, car ces décrets sont de nature courante et visent à faciliter la participation de représentants de haut niveau d'États étrangers, de fonctionnaires d'organisations internationales et d'experts en mission pour des organisations internationales aux réunions ministérielles et au Forum le cas échéant.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

La proposition n'a pas fait l'objet de consultations publiques sur ce point, car l'évaluation de la portée géographique et de l'objet de l'initiative proposée n'a révélé aucune obligation découlant des traités modernes. Compte tenu de l'objet du projet de règlement, aucune raison justifiant la participation des Autochtones ou l'obligation de consulter n'a été relevée.

#### *Choix de l'instrument*

Les décrets sont adoptés en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*, qui est le seul instrument disponible pour accorder des privilèges et immunités aux organisations internationales.

**Regulatory analysis***Costs and benefits*

The privileges and immunities are being provided to facilitate the attendance and participation in these events of representatives of foreign states, officials of international organizations, and experts on mission for international organizations, as applicable.

The exemption from immigration restrictions can facilitate travel to Canada to the extent required for attendance at the ministerial meetings and the Forum, as applicable. This does not replace the need for a visa, where one is required, but it can facilitate admission to Canada of an individual who may otherwise be inadmissible.

Nothing in these orders has the effect of providing duty or tax relief to any of the persons who would be covered by the privileges and immunities.

*Small business lens*

The small business lens does not apply. There are no costs on small business and small businesses would not be affected.

*“One-for-One” Rule*

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

*Regulatory cooperation and alignment*

The orders do not affect Canada’s engagement in existing formal regulatory cooperation initiatives.

*Gender-based analysis plus*

Gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been considered in relation to the making of the orders and no differential impacts have been identified. To the extent the privileges and immunities provide, for example, an exemption from immigration restrictions, they are targeted, not broad. The privileges and immunities as also only apply to the extent necessary for the individuals’ participation in the ministerial meetings.

**Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

Where an intergovernmental conference involving two or more states will be attended by individuals who enjoy

**Analyse de la réglementation***Coûts et avantages*

Les privilèges et immunités sont accordés pour faciliter la présence et la participation à ces événements de représentants d’États étrangers, de fonctionnaires d’organisations internationales et d’experts en mission pour des organisations internationales selon le cas.

L’exemption relative aux exigences en matière d’immigration peut faciliter les déplacements au Canada dans la mesure nécessaire pour assister aux réunions ministérielles et au Forum selon le cas. Elle ne remplace pas l’obligation d’obtenir un visa, le cas échéant, mais elle peut faciliter l’admission au Canada d’une personne qui pourrait autrement être interdite de territoire.

Aucune disposition de ces décrets n’a pour effet d’accorder un allègement de droits ou de taxes aux personnes jouissant de ces privilèges et immunités.

*Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas. Il n’y a pas de coûts pour les petites entreprises et les petites entreprises ne seraient pas touchées.

*Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s’applique pas parce qu’il n’y a pas de changements dans les coûts administratifs pour les entreprises.

*Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les décrets n’ont aucune incidence sur la participation du Canada aux initiatives officielles de coopération en matière de réglementation.

*Analyse comparative entre les sexes plus*

Les répercussions de l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) ont été prises en compte au cours de l’élaboration des décrets et aucune incidence différentielle n’a été relevée. Dans la mesure où les privilèges et immunités prévoient, par exemple, une exemption relative aux exigences en matière d’immigration, la proposition reste ciblée plutôt que générale. Les privilèges et immunités seront également considérés comme ne s’appliquant que dans la mesure nécessaire à la participation de ces personnes aux réunions ministérielles.

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

Lorsqu’une conférence intergouvernementale à laquelle participent au moins deux États et à laquelle assistent des

privileges and immunities pursuant to an order under this Act, such as the three orders that are covered by the present Regulatory Impact and Analysis Statement, subsection 10.1(1) of the Act provides that the Royal Canadian Mounted Police has the primary responsibility to ensure the security for the proper functioning of such a conference.

The exemption from immigration restrictions addresses admissibility but does not displace the need for a visa, where one is required.

The orders come into force upon registration.

**Contact**

Rebecca Netley  
Executive Director  
Criminal, Security and Diplomatic Law Division  
Department of Foreign Affairs, Trade and Development  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-2534  
Email: [Rebecca.Netley@international.gc.ca](mailto:Rebecca.Netley@international.gc.ca)

personnes qui bénéficient de privilèges et d'immunités dans le cadre d'un décret adopté en vertu de la présente loi, tel que les trois décrets visés par le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation, paragraphe 10.1(1) de la Loi prévoit que la Gendarmerie royale du Canada a la responsabilité première d'assurer la sécurité pour le déroulement sans heurt de cette conférence.

L'exemption relative aux exigences en matière d'immigration concerne l'admissibilité au Canada, mais ne remplace pas l'obligation d'obtenir un visa lorsqu'il est exigé.

Les décrets entrent en vigueur après l'inscription.

**Personne-ressource**

Rebecca Netley  
Directrice générale  
Direction du droit criminel, de la sécurité et de la diplomatie  
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
Téléphone : 343-203-2534  
Courriel : [Rebecca.Netley@international.gc.ca](mailto:Rebecca.Netley@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-152 May 22, 2019

FOREIGN MISSIONS AND INTERNATIONAL  
ORGANIZATIONS ACT

P.C. 2019-586 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraphs 5(1)(c)<sup>a</sup>, (f), (g) and (h) of the *Foreign Missions and International Organizations Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Challenges Annual Forum — Privileges and Immunities Order*.

**Challenges Annual Forum — Privileges and Immunities Order**

## Interpretation

### Definitions

**1** The following definitions apply in this Order.

**Convention** means the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations set out in Schedule III to the *Foreign Missions and International Organizations Act*. (*Convention*)

**Forum** means the Challenges Annual Forum, to be held in Montreal, Quebec, from June 10 to 12, 2019. (*Forum*)

**relevant period** means the period beginning on June 8, 2019 and ending on June 14, 2019. (*période visée*)

## Privileges and Immunities

### Representatives of foreign states

**2 (1)** During the relevant period, representatives of a foreign state that participates in the Forum have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Forum, the privileges and immunities set out in paragraphs 11(a) to (f) and section 12, to the extent set out in sections 14 to 16, of Article IV of the Convention.

### Senior Officials

**(2)** During the relevant period, senior officials of an international organization have, to the extent required for the

Enregistrement  
DORS/2019-152 Le 22 mai 2019

LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES  
ORGANISATIONS INTERNATIONALES

C.P. 2019-586 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des alinéas 5(1)c)<sup>a</sup>, f), g) et h) de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la rencontre du Forum annuel des défis*, ci-après.

**Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la rencontre du Forum annuel des défis**

## Définitions

### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

**Convention** La Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies reproduite à l'annexe III de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*. (*Convention*)

**forum** Le Forum annuel des défis qui se tiendra à Montréal (Québec), du 10 au 12 juin 2019. (*Forum*)

**période visée** La période commençant le 8 juin 2019 et se terminant le 14 juin 2019. (*relevant period*)

## Privilèges et immunités

### Représentants d'États étrangers

**2 (1)** Durant la période visée, les représentants des États étrangers participant au forum bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion et dans la mesure spécifiée aux sections 14 à 16 de l'Article IV de la Convention, des privilèges et immunités prévus aux alinéas 11a) à f) et à la section 12 de l'Article IV de la Convention.

### Hauts fonctionnaires

**(2)** Durant la période visée, les hauts fonctionnaires d'une organisation internationale bénéficient, dans la mesure

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 12, s. 3(2)

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 41

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 12, par. 3(2)

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 41

exercise of their functions in relation to the Forum, the privileges and immunities comparable to the privileges and immunities accorded to diplomatic agents under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, other than duty and tax relief privileges.

#### **Other Officials**

**(3)** During the relevant period, other officials of an international organization have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Forum, the privileges and immunities set out in paragraphs 18(a), (d) and (e) of Article V of the Convention.

#### **Experts**

**(4)** During the relevant period, experts who perform missions for an international organization have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Forum, the privileges and immunities set out in Article VI of the Convention.

## **Coming into Force**

#### **Registration**

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

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 2275](#), following SOR/2019-151.**

nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées au forum, des privilèges et immunités comparables à ceux dont bénéficient les agents diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, à l'exception des privilèges d'exonération fiscale et douanière.

#### **Autres fonctionnaires**

**(3)** Durant la période visée, les autres fonctionnaires d'une organisation internationale bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées au forum, des privilèges et immunités prévus aux alinéas 18a), d) et e) de l'Article V de la Convention.

#### **Experts**

**(4)** Durant la période visée, les experts en mission pour une organisation internationale bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées au forum, des privilèges et immunités prévus à l'Article VI de la Convention.

## **Entrée en vigueur**

#### **Enregistrement**

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

**N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la [page 2275](#), à la suite du DORS/2019-151.**



Registration  
SOR/2019-153 May 22, 2019

FOREIGN MISSIONS AND INTERNATIONAL  
ORGANIZATIONS ACT

P.C. 2019-587 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraphs 5(1)(c)<sup>a</sup>, (f), (g) and (h) of the *Foreign Missions and International Organizations Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Ukraine Reform Conference 2019 — Privileges and Immunities Order*.

**Ukraine Reform Conference 2019 —  
Privileges and Immunities Order**

## Interpretation

### Definitions

**1** The following definitions apply in this Order.

**Convention** means the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations set out in Schedule III to the *Foreign Missions and International Organizations Act*. (*Convention*)

**Meeting** means the Ministerial portion of the Ukraine Reform Conference, to be held in Toronto, Ontario, on July 1 and 2, 2019. (*réunion*)

**relevant period** means the period beginning on June 29, 2019 and ending on July 4, 2019. (*période visée*)

## Privileges and Immunities

### Representatives of foreign states

**2 (1)** During the relevant period, representatives of a foreign state who are official delegates to the Meeting have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Meeting, the privileges and immunities set out in paragraphs 11(a) to (f) and section 12, to the extent set out in sections 14 to 16, of Article IV of the Convention.

Enregistrement  
DORS/2019-153 Le 22 mai 2019

LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES  
ORGANISATIONS INTERNATIONALES

C.P. 2019-587 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des alinéas 5(1)c)<sup>a</sup>, f), g) et h) de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence sur les réformes en Ukraine de 2019*, ci-après.

**Décret sur les privilèges et immunités  
accordés relativement à la Conférence sur  
les réformes en Ukraine de 2019**

## Définitions

### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

**Convention** La Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies reproduite à l'annexe III de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*. (*Convention*)

**période visée** La période commençant le 29 juin 2019 et se terminant le 4 juillet 2019. (*relevant period*)

**réunion** Le volet ministériel de la Conférence sur les réformes en Ukraine, qui se tiendra à Toronto (Ontario), les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2019. (*Meeting*)

## Privilèges et immunités

### Représentants d'États étrangers

**2 (1)** Durant la période visée, les représentants des États étrangers qui sont des délégués officiels à la réunion bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion et dans la mesure spécifiée aux sections 14 à 16 de l'Article IV de la Convention, des privilèges et immunités prévus aux alinéas 11a) à f) et à la section 12 de l'Article IV de la Convention.

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 12, s. 3(2)

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 41

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 12, par. 3(2)

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 41

**Senior Officials**

**(2)** During the relevant period, senior officials of an international organization have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Forum, the privileges and immunities comparable to the privileges and immunities accorded to diplomatic agents under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, other than duty and tax relief privileges.

**Other Officials**

**(3)** During the relevant period, other officials of an international organization have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Meeting, the privileges and immunities set out in paragraphs 18(a), (d) and (e) of Article V of the Convention.

**Experts**

**(4)** During the relevant period, experts who perform missions for an international organization have, to the extent required for the exercise of their functions in relation to the Meeting, the privileges and immunities set out in Article VI of the Convention.

## Coming into Force

**Registration**

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

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 2275](#), following SOR/2019-151.**

**Hauts fonctionnaires**

**(2)** Durant la période visée, les hauts fonctionnaires d'une organisation internationale bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion, des privilèges et immunités comparables à ceux dont bénéficient les agents diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, à l'exception des privilèges d'exonération fiscale et douanière.

**Autres fonctionnaires**

**(3)** Durant la période visée, les autres fonctionnaires d'une organisation internationale bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion, des privilèges et immunités prévus aux alinéas 18a), d) et e) de l'Article V de la Convention.

**Experts**

**(4)** Durant la période visée, les experts en mission pour une organisation internationale bénéficient, dans la mesure nécessaire à l'exercice de celles de leurs fonctions qui sont liées à la réunion, des privilèges et immunités prévus à l'Article VI de la Convention.

## Entrée en vigueur

**Enregistrement**

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

**N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la [page 2275](#), à la suite du DORS/2019-151.**

Registration  
SI/2019-26 May 29, 2019

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2017, NO. 1

**Order Fixing the Day After the Day on which this Order is Made as the Day on which Section 110 of that Act Comes into Force**

P.C. 2019-486 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 112(1) of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2017, fixes the day after the day on which this Order is made as the day on which section 110 of that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

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

**Proposal**

Pursuant to section 112(1) of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1* (BIA1 2017), this Order fixes the day after the day on which this Order is made as the day on which section 110 of that Act comes into force.

**Objective**

The purpose of this Order is to establish the coming into force date for an amendment to the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act) that will require Canada's Domestic Systemically Important Banks (D-SIBs)<sup>1</sup> to develop, submit and maintain a resolution plan that meets the requirements referred to in paragraph 11(2)(e) of the CDIC Act, thereby supporting the ongoing stability of the financial system in Canada.

**Background**

The Canada Deposit Insurance Corporation has been responsible for providing deposit insurance for Canadian banks since it was established by the CDIC Act in 1967. Following the financial crisis in 2008, and in line with the development of international standards, CDIC's powers

<sup>1</sup> Canada's six largest banks were named as systemically important by the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) in 2013. They are the Bank of Montreal, Bank of Nova Scotia, Canadian Imperial Bank of Commerce, National Bank of Canada, Royal Bank of Canada, and Toronto-Dominion Bank. In August 2018, the Superintendent issued orders to Canada's six largest banks, legally designating them as D-SIBs, as per subsection 484.1(1) of the *Bank Act*.

Enregistrement  
TR/2019-26 Le 29 mai 2019

LOI N° 1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2017

**Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de cette loi**

C.P. 2019-486 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 112(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017*, chapitre 20 des Lois du Canada (2017), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

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

**Proposition**

Ce décret, pris en vertu du paragraphe 112(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* (LEB1 2017), fixe au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de cette loi.

**Objectif**

Le présent décret vise à établir la date d'entrée en vigueur d'une modification à la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (Loi sur la SADC) qui stipule qu'une banque d'importance systémique nationale (BISN)<sup>1</sup> doit, à la demande de la Société d'assurance-dépôts du Canada, élaborer et tenir à jour un plan de règlement qui est conforme aux exigences visées à l'alinéa 11(2)e) et soumettre ce plan à la Société, contribuant ainsi à soutenir la stabilité continue du système financier au Canada.

**Contexte**

La Société d'assurance-dépôts du Canada est responsable d'offrir une assurance-dépôts depuis qu'elle a été établie par la Loi sur la SADC en 1967. À la suite de la crise financière de 2008, et conformément à l'élaboration des normes internationales, les pouvoirs et les outils de la SADC ont

<sup>1</sup> En 2013, le surintendant des institutions financières a désigné les six plus grandes banques du Canada comme des banques d'importance systémique intérieure nationale. Il s'agit de la Banque de Montréal, de la Banque Scotia, de la Banque canadienne impériale de commerce, de la Banque Nationale du Canada, de la Banque Royale du Canada et de la Banque Toronto-Dominion. En août 2018, le surintendant a émis des ordonnances pour les désigner légalement, conformément au paragraphe 484.1(1) de la *Loi sur les Banques*.

and tools have been expanded to facilitate the orderly resolution of its member institutions in the event of a failure.

In its capacity as resolution authority, CDIC has undertaken a number of initiatives to ensure its readiness to deal with any banking failures. One of them pertains to the development of resolution plans, which have been developed by Canada's D-SIBs since 2015. Resolution plans serve to demonstrate how an institution can be credibly resolved, in a manner that ensures the continuity of critical business and financial services without severe disruption and without exposing taxpayers to loss, in the unlikely event they should fail.

The BIA1 2017 enabled the CDIC Board of Directors to make a by-law establishing a framework to guide the development of resolution plans (paragraph 11(2)(e) of the CDIC Act). This provision came into force upon the BIA1 2017 receiving royal assent. The resulting *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* (the By-law) prescribes the requirements for Canada's D-SIBs to develop, submit and maintain resolution plans, including the contents of the plans (e.g. description of critical functions and services, description of material legal entities, resolution strategy that could be employed in the event of a failure, assessment of impediments to the implementation of the resolution strategy, etc.).

The BIA1 2017 also prescribed in legislation the requirement for Canada's large banks to develop resolution plans that meet the requirements referred to in paragraph 11(2)(e) and submit those plans to CDIC. The coming into force date of this provision had been postponed until such time as the supporting framework (i.e. the by-law referred to in paragraph 11(2)(e) of the CDIC Act) would be in place.

### **Implications**

This Order establishes the coming into force date of the requirement for D-SIBs to develop, submit and maintain a resolution plan that meets the requirements referred to in paragraph 11(2)(e) of the CDIC Act.

The supporting framework, established under the *Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law* (the By-law), has now been finalized and will come into force on the day on which section 110 of the BIA1 2017 comes into force or, if it is registered after that day, on the day on which it is registered.

été élargis dans le but de faciliter le règlement en temps opportun de ses institutions membres en cas de défaillance.

En tant qu'autorité de règlement, la SADC a entrepris un certain nombre d'initiatives afin de s'assurer qu'elle est prête à faire face à toute défaillance par une banque. L'une d'elles se rapporte à l'élaboration de plans de règlement, lesquels sont développés par les BISN depuis 2015. Un plan de règlement décrit la façon dont une institution financière ferait l'objet d'un règlement de manière qui soit ordonnée et qui permette la poursuite des services financiers essentiels, tout en évitant d'exposer les contribuables à des risques de perte, dans l'improbable éventualité de leur défaillance.

La LEB1 2017 a autorisé le conseil d'administration de la SADC à prendre un règlement administratif pour régir l'élaboration de ces plans [alinéa 11(2)e) de la Loi sur la SADC]. Cette disposition est entrée en vigueur lorsque la LEB1 2017 a reçu la sanction royale. Le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite* qui en a découlé établit les exigences que doivent respecter les BISN en matière d'élaboration, de soumission et de tenue à jour de leur plan de règlement, y compris le contenu de ces plans (par exemple les plans doivent contenir une description des fonctions et des services partagés essentiels, une description des entités juridiques importantes, une stratégie de règlement qui pourrait être utilisée en cas de défaillance, une évaluation des obstacles à la mise en œuvre de la stratégie de règlement, etc.).

La LEB1 2017 établissait aussi dans la législation que les BISN doivent, à la demande de la Société, élaborer et tenir à jour un plan de règlement qui est conforme aux exigences visées à l'alinéa 11(2)e) et soumettre ce plan à la SADC. L'entrée en vigueur de cette disposition avait été repoussée jusqu'à ce que le cadre régissant le développement des plans de règlement [c'est-à-dire le règlement administratif auquel l'alinéa 11(2)e) de la Loi sur la SADC fait référence] soit en place.

### **Répercussions**

Le présent décret établit la date d'entrée en vigueur de la disposition qui stipule que les BISN doivent, à la demande de la Société d'assurance-dépôts du Canada, élaborer et tenir à jour un plan de règlement qui est conforme aux exigences visées à l'alinéa 11(2)e) et soumettre ce plan à la Société.

Le cadre régissant le processus, établi par le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements de faillite* a maintenant été finalisé et entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de la LEB1 2017 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

**Consultations**

CDIC undertook a public consultation, including targeted consultations with the D-SIBs on the elements of the By-law. Additional consultations with the D-SIBs took place in June and December 2018 and through publication of the draft By-law in the *Canada Gazette*, Part I, on February 2, 2019, for a 30-day comment period. Feedback from industry has been considered throughout the development of the By-law.

**Departmental contact**

Justin Brown  
Director  
Financial Stability  
Capital Markets Division  
Financial Sector Policy Branch  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Email: [justin.brown@canada.ca](mailto:justin.brown@canada.ca)

**Consultations**

La SADC a entrepris des consultations publiques, y compris des consultations ciblées auprès des BISN, concernant les dispositions du règlement administratif proposé. D'autres consultations auprès des BISN ont eu lieu en juin et décembre 2018 et par l'entremise de la publication de l'ébauche du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 février 2019 pour une période de consultation de 30 jours. Les commentaires de l'industrie ont été pris en compte tout au long de l'élaboration du règlement administratif.

**Personne-ressource du Ministère**

Justin Brown  
Directeur  
Stabilité financière  
Division des marchés des capitaux  
Direction de la politique du secteur financier  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Courriel : [justin.brown@canada.ca](mailto:justin.brown@canada.ca)

Registration  
SI/2019-27 May 29, 2019

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

P.C. 2019-487 May 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, makes the annexed *Order Amending the Canadian Passport Order*.

### Order Amending the Canadian Passport Order

## Amendments

**1** The heading before section 2 of the French version of the *Canadian Passport Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

### Définitions et interprétation

**2** The Order is amended by adding the following after section 2.1:

**2.2 (1)** For greater certainty, the Minister may administer this Order using electronic means.

**(2)** For greater certainty, an electronic system, including an automated system, may be used by the Minister to make a decision under this Order.

**3** Paragraph 4(4)(c) of the Order is replaced by the following:

**(c)** the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness for the purposes of section 10.1, subsections 10.2(2), 10.3(2) and 10.4(2), section 10.5, subsection 11.1(2) and sections 11.3 and 11.31.

**4** The Order is amended by adding the following after section 10.4:

**10.5** Before revoking a passport, the Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, shall take reasonable measures to provide written notice of the decision to revoke the passport to the person to whom the passport was issued.

Enregistrement  
TR/2019-27 Le 29 mai 2019

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

C.P. 2019-487 Le 9 mai 2019

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens*, ci-après.

### Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens

## Modifications

**1** L'intertitre précédant l'article 2 de la version française du *Décret sur les passeports canadiens*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

### Définitions et interprétation

**2** Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 2.1, de ce qui suit :

**2.2 (1)** Il est entendu que le ministre peut appliquer le présent décret par voie électronique.

**(2)** Il est entendu qu'un système électronique, notamment un système automatisé, peut être utilisé par le ministre pour prendre une décision sous le régime du présent décret.

**3** L'alinéa 4(4)(c) du même décret est remplacé par ce qui suit :

**(c)** le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile pour l'application de l'article 10.1, des paragraphes 10.2(2), 10.3(2) et 10.4(2), de l'article 10.5, du paragraphe 11.1(2) et des articles 11.3 et 11.31.

**4** Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 10.4, de ce qui suit :

**10.5** Avant de révoquer un passeport, le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, prend des mesures raisonnables pour aviser par écrit la personne à qui il avait été délivré de sa décision.

<sup>1</sup> SI/81-86

<sup>1</sup> TR/81-86

**5 Subsection 11.1(3) of the Order is replaced by the following:**

**(3)** The Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, may exercise the powers conferred by subsections (1) and (2) without notice if notification could

- (a)** adversely affect an ongoing investigation;
- (b)** adversely affect a child's best interest;
- (c)** defeat the purpose of the cancellation; or
- (d)** adversely affect public safety or national security.

**6 The Order is amended by adding the following after section 11.3:**

**11.31** If, after having reconsidered the cancellation of a passport, the Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, decides that the cancellation was unwarranted, a new passport bearing the same expiry date as the cancelled passport may be issued.

## Coming into Force

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

### EXPLANATORY NOTE

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

#### Proposal

This *Order Amending the Canadian Passport Order* amends the *Canadian Passport Order* (the Order) to clarify issues around revocation and cancellation of passports and provide express authorities for the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship to introduce automated processing and decision-making to the Passport Program.

#### Objective

The amendments address specific concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) in relation to revocation and cancellation authorities.

Furthermore, the amendments introduce express authorities recommended to support the use of electronic tools and systems in the passport processing continuum, planned, among others, as part of the Passport Program Modernization Initiative (PPMI).

**5 Le paragraphe 11.1(3) du même décret est remplacé par ce qui suit :**

**(3)** Le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peuvent exercer les pouvoirs prévus aux paragraphes (1) et (2) sans avis si la transmission d'un avis pourrait, selon le cas :

- a)** nuire à une enquête en cours;
- b)** nuire à l'intérêt supérieur d'un enfant;
- c)** contrarier le motif de l'annulation;
- d)** nuire à la sécurité nationale ou à la sécurité publique.

**6 Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 11.3, de ce qui suit :**

**11.31** Si, après avoir reconsidéré l'annulation d'un passeport, le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, décide que l'annulation du passeport n'était pas justifiée, un nouveau passeport portant la même date d'expiration que le passeport annulé peut être délivré.

## Entrée en vigueur

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

### NOTE EXPLICATIVE

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

#### Proposition

Le présent *Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens* vient modifier le *Décret sur les passeports canadiens* (le Décret) afin d'apporter des précisions quant à la révocation et l'annulation des passeports et d'accorder au ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté des pouvoirs explicites qui permettront d'introduire le traitement et la prise de décision automatisés au sein du Programme de passeport.

#### Objectif

Les modifications répondent à des préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité) au sujet des pouvoirs de révocation et d'annulation des passeports.

Les modifications introduiront également les autorités explicites recommandées pour l'utilisation des outils et systèmes électroniques dans le processus de traitement des demandes de passeport, comme prévu, entre autres choses, dans le cadre de l'Initiative de modernisation du Programme de passeport (IMPP).

## Background

The *Canadian Passport Order* governs the issuance, refusal, cancellation and revocation of Canadian passports and the imposition of a period of refusal of passport services. The Order specifies application and eligibility requirements and identifies to whom passports may be issued.

Since 2015, Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC) has been regularly corresponding with the SJCSR to discuss concerns regarding the transparency of processes and procedures around passport cancellation and revocation. In 2016, IRCC committed to making several minor amendments to clarify existing processes and procedures through which cancellation and revocation powers are exercised, to address the SJCSR's concerns and to ensure transparency for Canadians.

IRCC is also committed to modernizing the Passport Program and to streamlining its business processes under the Passport Program Modernization Initiative. The PPMI is a complex, multi-year project focused on, among other things, transitioning the Passport Program to a new electronic platform and issuance system. The PPMI is expected to increase efficiency, strengthen integrity, and lay a solid foundation for the Passport Program to introduce future business improvements.

Amendments to the Order relating to the use of electronic tools and systems provide express legal authority to allow for the deployment of streamlined business practices planned under the PPMI and to allow the Passport Program to leverage the capability of the new issuance platform for rules-based automated decision-making.

## Implications

The amendments to the Order focus on two areas:

### 1) Making technical clarifications to specific sections of the Order

A number of amendments have been suggested by the SJCSR to improve transparency regarding passport cancellation and revocation. To this end, amendments are being made to codify in the Order procedures that are already in place as part of IRCC's and Public Safety Canada's administrative decision-making processes. Specifically, these amendments will

- Clarify when notice of cancellation under section 11.1 of the Order will not be given;
- Clarify that a new passport with the same expiry date will be provided to the bearer if a cancellation is deemed

## Contexte

Le *Décret sur les passeports canadiens* régit la délivrance, le refus, l'annulation et la révocation des passeports canadiens et l'imposition d'une période pendant laquelle les services de passeport peuvent être refusés. Il établit les critères à satisfaire pour pouvoir demander et obtenir un passeport et précise à qui un passeport peut être délivré.

Depuis 2015, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) et le Comité ont régulièrement échangé au sujet de la transparence des processus et des procédures d'annulation et de révocation des passeports. En 2016, en réponse aux préoccupations du Comité et par souci de transparence envers les Canadiens, IRCC s'est engagé à apporter plusieurs modifications mineures au Décret afin de préciser les processus et procédures utilisés pour l'exercice des pouvoirs d'annulation et de révocation des passeports.

Le gouvernement s'est également engagé à moderniser son Programme de passeport et à rationaliser ses processus de traitement dans le cadre de l'IMPP. L'IMPP est un projet complexe, pluriannuel, centré, entre autres, sur la transition du Programme de passeport vers la nouvelle plateforme et le nouveau système de délivrance électronique. On s'attend à ce que l'IMPP accroisse l'efficacité, renforce l'intégrité et jette des bases solides pour l'introduction d'autres modifications innovatrices au sein du Programme de passeport dans l'avenir.

Les modifications concernant l'utilisation d'outils et de systèmes électroniques accordent l'autorité juridique explicite permettant de mettre en place, comme prévu dans le cadre de l'IMPP, des pratiques opérationnelles rationalisées et, pour le Programme de passeport, de mettre à profit la capacité de la nouvelle plateforme aux fins de la prise de décision automatisée régie par des règles.

## Répercussions

Les modifications au Décret ciblent deux aspects :

### 1) Apporter des précisions d'ordre technique à certaines dispositions du Décret

Le Comité a formulé un certain nombre de suggestions visant à améliorer la transparence en ce qui concerne l'annulation et la révocation des passeports. Des modifications ont été apportées au Décret à cette fin, lesquelles visent à codifier des procédures déjà en place au sein du processus administratif de prise de décision d'IRCC et de Sécurité publique Canada. Plus précisément, ces modifications viendront :

- préciser les circonstances dans lesquelles le pouvoir d'annuler un passeport, prévu à l'article 11.1 du Décret, peut être exercé sans avis;



unwarranted after an investigation or reconsideration;  
and

- Specify that the Minister will take reasonable steps to provide a person written notice before revoking a passport.

## 2) Establishing the legal framework necessary to support automation and automated decision-making in the Passport Program

This Order in Council will introduce provisions clarifying the authority of the Minister of Citizenship and Immigration<sup>1</sup> to: (i) administer the Order using electronic means; and, (ii) use an electronic system, including an automated system, to make a decision under the Order.

This Order in Council will support the introduction of new tools in the Passport Program that will help officers manage increasing passport application volumes. For example, the Passport Program will process passport applications electronically and use automated decision-making for routine, low-risk passport applications. Specifically, when IRCC launches its new passport issuance platform all passport applications will be run through a series of conditions and validations. Any applications that do not meet a condition will be automatically directed to an officer for review. This process will ensure that only low-risk, routine passport applications that pass all validations and conditions will be automatically approved by the system. All decisions to refuse, revoke, or cancel a passport will continue to be made by a passport officer. Likewise, all complex cases, first-time applications, and child passport applications will be directed to an officer for manual review and decision. In the near term, IRCC does not intend to use machine learning technology to automate passport eligibility and entitlement assessments and decisions as is being done for temporary resident visas.

The amendments to the Order will also support the submission of passport applications electronically, should an option for Canadians to submit passports digitally be made available in the future. Should the Passport Program introduce an option to submit passport applications electronically in the future, the Program would continue to allow passport applications to be sent by mail or be submitted in person.

<sup>1</sup> For documents that are considered as having legal effect, such as this Order in which the Minister is referred to, the legal title is used (Minister of Citizenship and Immigration).

- préciser que si, après enquête ou reconsidération de l'annulation d'un passeport, l'annulation est jugée injustifiée, un nouveau passeport portant la même date d'échéance sera délivré au titulaire;

- préciser que le ministre prendra des mesures raisonnables pour communiquer par écrit la décision de révoquer un passeport avant de procéder à sa révocation.

## 2) Établir le cadre juridique nécessaire à l'appui de l'automatisation et de la prise de décision automatisée au sein du Programme de passeport

Le Décret introduit des dispositions qui autorisent le Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration<sup>1</sup> à : (i) appliquer le Décret par voie électronique et (ii) à utiliser un système électronique, notamment un système automatisé, pour prendre une décision sous le régime du Décret.

Le présent décret appuiera l'introduction au sein du Programme de passeport de nouveaux outils qui aideront les agents à gérer le nombre croissant de demandes de passeport. Par exemple, le Programme de passeport traitera les demandes de passeport par voie électronique et utilisera la prise de décision automatisée pour les demandes de passeport qui sont de routine et pour lesquelles les risques sont faibles. Plus précisément, lorsque IRCC lancera son nouveau système de délivrance des passeports, toutes les demandes de passeport seront soumises à des vérifications, sous forme de conditions et de validations. Toute demande qui ne satisfait pas à une condition sera automatiquement acheminée à un agent aux fins d'évaluation. Ce processus veillera à ce que seules les demandes de routine, qui comportent de faibles risques et qui auront satisfait à toutes les conditions et obtenu toutes les validations soient automatiquement approuvées par le système. Toute décision visant à refuser, révoquer ou annuler un passeport continuera d'être prise par un agent du Programme de passeport. De même, tous les cas complexes, les demandes initiales de passeport et les demandes de passeport pour enfant seront acheminés à un agent qui en fera lui-même l'évaluation et prendra une décision. À court terme, IRCC n'a pas l'intention d'intégrer des techniques d'apprentissage automatique dans l'évaluation et la prise de décision concernant l'admissibilité à un passeport tel qu'il le fait déjà dans le cadre de son programme de visas de résident temporaire.

Les modifications au Décret viendront également appuyer la présentation des demandes de passeport par voie électronique, dans l'éventualité où l'option pour les Canadiens de présenter une demande de passeport en ligne deviendrait disponible. Le cas échéant, le Programme de passeport continuerait d'accepter des demandes envoyées par courriel ou présentées en personne.

<sup>1</sup> Pour les documents qui pourraient avoir une valeur juridique, tel que le présent décret qui mentionne le ministre, le titre légal est utilisé (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration).

The use of electronic tools and systems in the Passport Program is expected to introduce processing efficiencies that will contribute to the Program's continued high performance in meeting its service standards as it faces increasing demand in coming years. The Passport Program currently meets its [service standards](#) at a rate of over 99%. The introduction of automation and automated decision-making will help the Passport Program to maintain this high standard as the first wave of 10-year passports begin to expire (and will require renewal) starting in 2023.

The amendments to the Order are not expected to result in any direct costs to the Government of Canada. Funding for the launch of new business processes and the transfer of the Passport Program to a new issuance platform was previously obtained through project as part of approvals for the PPMI. Furthermore, the PPMI is expected to achieve a minimum of \$254 million (Can\$) in cost avoidance over the 10-year period following full domestic deployment (2021–2031) as a result of more streamlined services and business processes.

There are no anticipated environmental impacts for the Government of Canada. Likewise, there are no anticipated impacts on Canada's constitutional or modern treaty obligations.

The use of automated decision-making under the PPMI will be designed to align with the *Directive on Automated Decision-Making* to ensure that risks to Canadians and federal institutions are minimized, and that all decisions are efficient, accurate, consistent, interpretable, and made pursuant to Canadian law and the core principles of administrative law.

In alignment with the Directive, IRCC will ensure, among other things, that:

- The system will be tested for unintended data biases and, once launched, will be monitored for quality assurance to protect against unintended outcomes.
- Contingency systems/processes will be available if the automated system fails.
- Information on the effectiveness and efficiency of the system will be published annually as part of the Annual Passport Business Plan.

The proposed amendments do not limit Canadians' right to procedural fairness or their ability to seek judicial review of passport decisions. In addition, details on the

On s'attend à ce que l'introduction d'outils et de systèmes électroniques au sein du Programme de passeport rende le traitement des demandes de passeport plus efficace et aide ainsi le Programme à maintenir sa bonne performance au niveau des normes de service dans les années à venir, qui seront marquées par une augmentation du nombre de demandes. À l'heure actuelle, le Programme respecte ses [normes de service](#) dans 99 % des cas. L'introduction de l'automatisation et de la prise de décision automatisée aidera le Programme de passeport à maintenir un service de qualité lorsque les premiers passeports délivrés pour une période de 10 ans viendront à échéance, à partir de 2023, et qu'ils devront être renouvelés.

Les modifications proposées ne devraient pas occasionner de coûts directs pour le gouvernement du Canada. Le financement pour la mise en place des nouveaux processus opérationnels et la transition du Programme de passeport vers une nouvelle plateforme de délivrance des passeports a déjà été obtenu dans le cadre des approbations de projet pour l'IMPP. En outre, on s'attend à faire des économies d'au moins 254 millions de dollars (\$) au cours des 10 années qui suivront la mise en œuvre complète de l'IMPP au Canada (2021-2031) grâce à la rationalisation des services et des processus de traitement.

Le projet ne devrait pas avoir d'effets environnementaux pour le gouvernement du Canada ni de répercussions sur les obligations du Canada relatives aux traités modernes ou constitutionnels.

L'utilisation de la prise de décision automatisée dans le cadre de l'IMPP sera conçue de façon à ce qu'elle respecte la *Directive sur la prise de décision automatisée* afin de minimiser les risques pour les Canadiens et les institutions fédérales et de veiller à ce que la prise de décision soit plus efficace et à ce que les décisions soient plus exactes, cohérentes et qu'elles puissent être prises et interprétées en vertu du droit canadien et des principes de base du droit administratif canadien.

Conformément à la Directive, IRCC veillera notamment à ce que :

- le système soit évalué pour la présence de biais imprévus dans les données et, une fois en place, qu'il fasse l'objet d'un exercice d'assurance de la qualité visant à éviter des résultats non intentionnels,
- des plans d'urgence et/ou des systèmes de secours soient disponibles dans l'éventualité où le système décisionnel automatisé ne serait pas disponible, et
- les renseignements sur l'efficacité et l'efficience du système décisionnel automatisé soient publiés chaque année dans le rapport annuel du Programme de passeport.

Les modifications proposées ne limitent en rien le droit des Canadiens à l'équité procédurale ou leur droit de demander un contrôle judiciaire d'une décision rendue à

use of automation and automated decision-making will be included on the Passport Program website to ensure transparency for all Canadians.

### **Gender-based analysis plus**

It is not expected that these amendments will result in any gender-based analysis plus (GBA+) implications. The proposed clarifications responding to concerns raised by the SJCSR merely clarify in the Order procedures that are already in place within the Passport Program regarding passport cancellation and revocation. In addition, the amendments related to automated tools and systems do not change the criteria used by passport officers to determine who is, and is not, entitled to passport services. Entitlement, as defined by the Order, is not influenced or restricted by considerations relating to gender or other intersectional identity factors associated with GBA+.

The use of electronic systems and tools in the Passport Program is likewise not expected to have differential impacts on the basis of GBA+ factors such as sex, gender, age, ethnicity, etc.

The introduction of automation and automated decision-making in the Passport Program will not impact efforts underway to introduce an “X” gender identifier in Canadian passports. If/when a passport application displaying an “X” gender identifier is eligible for simplified renewal, the “X” gender identifier will not have any bearing on the evaluation of the passport application for passport eligibility or entitlement.

### **Consultation**

Consultations were held with Public Safety Canada and the Department of Justice. Both departments were supportive of this initiative and no objections were raised regarding this proposal during these consultations.

Employment and Social Development Canada endorsed the new passport service delivery model, which includes automated processing, and were consulted on amendments to the Order.

Regarding consultations with the public, details describing the Passport Program Modernization Initiative project and its objectives are publicly available on the Government of Canada’s external website, in Immigration, Refugees and Citizenship Canada’s [2017-2018 Departmental Plan](#).

In addition, a notice of intent outlining the Government’s intent to introduce new authorities around electronic

l’égard d’une demande de passeport. De plus, les détails sur l’utilisation de l’automatisation et de la prise de décision automatisée seront affichés sur la page Web du Programme de passeport, par souci de transparence envers les Canadiens.

### **Analyse comparative entre les sexes plus**

On ne s’attend pas à ce que le Décret ait des répercussions d’un point de vue de l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). Les modifications demandées par le Comité viennent simplement préciser dans le Décret les procédures déjà en place au sein du Programme en ce qui concerne la révocation et l’annulation des passeports. En outre, les modifications relatives aux outils et systèmes d’automatisation ne changent pas les critères sur la base desquels les agents prennent leur décision à savoir qui aura droit ou non à un passeport. Les considérations relatives au genre ou à d’autres facteurs intersectionnels associés à l’ACS+ n’ont aucune incidence sur les critères à satisfaire pour pouvoir obtenir un passeport énoncés dans le Décret.

L’utilisation des outils et des systèmes électroniques au sein du Programme de passeport ne devrait pas avoir d’incidence d’un point de vue de l’ACS+, par exemple à l’égard du sexe, du genre, de l’âge, de l’ethnicité, etc.

L’introduction de l’automatisation et de la prise de décision automatisée au sein du Programme de passeport n’aura pas d’incidence sur les démarches entreprises visant à introduire le marqueur de genre « X » dans les passeports canadiens. Dans l’éventualité où IRCC recevrait une demande de renouvellement d’un passeport portant le marqueur de genre « X », ce marqueur n’influencerait en rien l’évaluation de l’admissibilité ni la prise de décision à l’égard de cette demande de passeport.

### **Consultation**

Les ministères de la Sécurité publique et de la Justice ont été consultés aux fins de ce projet réglementaire. Tous deux ont appuyé le projet de Décret et aucune préoccupation n’a été soulevée au cours de ces consultations.

Emploi et Développement social Canada appuie le nouveau modèle de prestation de service de passeports, lequel inclut le traitement automatisé, et a été consulté au sujet des modifications du Décret.

En ce qui concerne les consultations publiques, des renseignements sur l’IMPP et ses objectifs ont été mis à la disposition du public sur le site Web du gouvernement du Canada, dans le [plan ministériel d’IRCC de 2017-2018](#).

De plus, un avis signalant l’intention du gouvernement d’introduire de nouveaux pouvoirs concernant les

tools and systems was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 2, 2019, for a 15-day public comment period. No comments from the public were received.

systèmes et outils électroniques a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 mars 2019 et invitait le public à formuler des commentaires sur ce projet au cours des 15 jours suivants. Aucun commentaire n'a été reçu.

These amendments will come into force upon registration.

Les modifications entrent en vigueur à la date d'enregistrement.

**Departmental contact**

Lisa Bokwa  
Director  
Passport Program Policy  
Admissibility Branch  
Immigration, Refugees and Citizenship Canada  
180 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Telephone: 613-437-5913

**Personne-ressource du Ministère**

Lisa Bokwa  
Directrice  
Politiques du programme de passeport  
Direction générale de l'admissibilité  
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada  
180, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Téléphone : 613-437-5913

**Registration**

SI/2019-29 May 29, 2019

**TERRITORIAL LANDS ACT**

P.C. 2019-576 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*.

**Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order**

**Purpose**

**1** The purpose of this Order is to withdraw from disposal certain tracts of territorial lands in order to facilitate the conclusion of Aboriginal land agreements.

**Lands Withdrawn from Disposal**

**2** The tracts of territorial lands set out in the schedule, including the surface and subsurface rights to the lands, are withdrawn from disposal for a period of five years beginning on the day on which this Order is made.

**Exceptions****Disposition of Substances or Materials**

**3** Section 2 does not apply to the disposition of substances or materials under the *Territorial Quarrying Regulations*.

**Existing Rights and Interests**

**4** For greater certainty, section 2 does not apply to

- (a)** the locating of a mineral claim by the holder of a prospecting permit that was granted before the day on which this Order is made;
- (b)** the recording of a mineral claim that is referred to in paragraph (a) or that was located before the day on which this Order is made;

<sup>a</sup> R.S., c. T-7**Enregistrement**

TR/2019-29 Le 29 mai 2019

**LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES**

C.P. 2019-576 Le 21 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*, ci-après.

**Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)**

**Objet**

**1** Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines parcelles territoriales afin de faciliter la conclusion d'ententes relatives aux terres autochtones.

**Parcelles déclarées inaliénables**

**2** Les parcelles territoriales délimitées à l'annexe, notamment les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol, sont déclarées inaliénables pendant une période de cinq ans commençant à la date de prise du présent décret.

**Exceptions****Aliénation des matières ou matériaux**

**3** L'article 2 ne s'applique pas à l'aliénation des matières ou matériaux prévue par le *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*.

**Droits et titres existants**

**4** Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas à ce qui suit :

- a)** la localisation d'un claim minier par le titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret;
- b)** l'enregistrement d'un claim minier visé à l'alinéa a) ou localisé avant la date de prise du présent décret;

<sup>a</sup> L.R., ch. T-7

(c) the granting of a lease under the *Nunavut Mining Regulations* to a person with a recorded claim, if the lease covers an area in the recorded claim;

(d) the issuance of a significant discovery licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence that was issued before the day on which this Order is made, if the significant discovery licence covers an area that is subject to the exploration licence;

(e) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of a significant discovery licence that is referred to in paragraph (d), if the production licence covers an area that is subject to the significant discovery licence;

(f) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence or a significant discovery licence that was issued before the day on which this Order is made, if the production licence covers an area that is subject to the exploration licence or the significant discovery licence;

(g) the issuance of a surface lease under the *Territorial Lands Act* to a holder of a recorded claim under the *Nunavut Mining Regulations* or of an interest under the *Canada Petroleum Resources Act*, if the surface lease is required to allow the holder to exercise rights under the claim or interest; or

(h) the renewal of an interest.

c) la délivrance, en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière au Nunavut*, d'un bail au détenteur d'un claim enregistré, si le bail vise une superficie située à l'intérieur du claim;

d) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une attestation de découverte importante au titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par l'attestation est également visé par le permis;

e) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une licence de production au titulaire d'une attestation de découverte importante visée à l'alinéa d), si le périmètre visé par la licence est également visé par l'attestation;

f) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une licence de production au titulaire d'un permis de prospection ou d'une attestation de découverte importante délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par la licence de production est également visé par le permis ou par l'attestation;

g) l'octroi, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, d'un bail pour la surface au détenteur d'un claim enregistré visé par le *Règlement sur l'exploitation minière au Nunavut* ou au titulaire d'un titre visé par la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, si ce bail est exigé pour l'exercice des droits qui sont conférés par le claim ou par le titre;

h) le renouvellement d'un titre.

## Repeal

**5 The *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*<sup>1</sup> is repealed.**

### SCHEDULE

(Section 2)

## Tracts of Territorial Lands Withdrawn from Disposal (Kivalliq Area)

### Surface and Subsurface Rights to the Lands

In Nunavut, all those parcels of land that are shown as Surface-Subsurface Lands on the following 1:250 000 reference maps recommended by the Land Working Group,

<sup>1</sup> SI/2016-29

## Abrogation

**5 Le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*<sup>1</sup> est abrogé.**

### ANNEXE

(article 2)

## Parcelles territoriales déclarées inaliénables (région de Kivalliq)

### Droits de surface et droits d'exploitation du sous-sol

Au Nunavut, la totalité des parcelles de terres désignées, notamment les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol, sur les cartes de référence mentionnées

<sup>1</sup> TR/2016-29

comprising representatives and negotiators from the Manitoba Denesuline, the Athabasca Denesuline, the Nunavut Tunngavik Inc., the Kivalliq Inuit Association, the Government of Nunavut and the Government of Canada, copies of which have been deposited with the Regional Manager of Land Administration, at the Nunavut Regional Office in Iqaluit, Nunavut:

## Territorial Resource Base Maps

---



---

55D    65A    65B    65C    65F    65G    65H

---

### EXPLANATORY NOTE

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

#### Proposal

To repeal the existing *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*, made by Order in Council P.C. 2016-374 of May 20, 2016, and to make a new *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*.

#### Objective

The purpose of this Order in Council is to withdraw from disposal the surface and subsurface rights of certain lands (approximately 20 500 km<sup>2</sup>) for a period of five years in order to facilitate the conclusion of Indigenous land claim agreements.

#### Background

The *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*, P.C. 2016-374, was approved on May 20, 2016, to facilitate the conclusion of Indigenous land claim agreements. That withdrawal order expires on May 20, 2019.

Canada is engaged in separate out-of-court settlement negotiation processes with the Ghotelnene K'odtineh Dene (formerly Manitoba Denesuline) and Athabasca Denesuline (referred to collectively as the Denesuline) to address their asserted Indigenous and treaty harvesting rights in Nunavut and the Northwest Territories. The Ghotelnene K'odtineh Dene also claim outstanding treaty land entitlement in Nunavut.

ci-après à l'échelle 1/250 000 et recommandées par le groupe responsable de la gestion des transactions et des ententes portant sur les terres, qui comprend des représentants et des négociateurs des Denesulines du Manitoba, des Denesulines d'Athabasca, de la Nunavut Tunngavik Inc., de la Kivalliq Inuit Association, du gouvernement du Nunavut et du gouvernement du Canada, dont des copies ont été déposées auprès du gestionnaire régional de l'Administration des terres, à Iqaluit, au Nunavut.

## Cartes de référence – ressources territoriales

---



---

55 D    65 A    65 B    65 C    65 F    65 G    65 H

---

### NOTE EXPLICATIVE

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

#### Proposition

Abroger le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*, C.P. 2016-374, daté du 20 mai 2016, et prendre un nouveau *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)* en vertu de l'article 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*.

#### Objectif

Le Décret a pour objet de déclarer inaliénables les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol de certaines terres (environ 20 500 km<sup>2</sup>) pour une période de cinq ans afin de faciliter la conclusion d'ententes sur les revendications territoriales autochtones.

#### Contexte

Le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*, C.P. 2016-374, a été approuvé le 20 mai 2016 pour faciliter la conclusion d'ententes sur les revendications territoriales autochtones. Ce décret d'inaliénabilité expire le 20 mai 2019.

Le gouvernement du Canada participe à des processus distincts de négociations de règlements extrajudiciaires avec les Dénés du Ghotelnene K'odtineh (anciennement Dénésulines du Manitoba) et les Dénésulines d'Athabasca (ci-après collectivement désignés les Dénésulines) portant sur leurs droits ancestraux et issus de traités en matière de récolte au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les Dénés du Ghotelnene K'odtineh revendiquent également des droits fonciers issus de traités au Nunavut.

The Ghotelnene K'odtineh Dene, signatories to Treaties 5 and 10, consist of two First Nations in northern Manitoba (the Sayisi Dene and Northlands Denesuline First Nations).

The traditional territory of the Ghotelnene K'odtineh Dene in Nunavut is supported by extensive land use and occupancy studies and map biographies.

In 1993, the Ghotelnene K'odtineh Dene filed the Samuel/Thorassie legal action asserting, among other things, harvesting rights in the Northwest Territories and Nunavut and claiming that Canada had breached its fiduciary duty by concluding the Nunavut Land Claims Agreement. Canada entered into out-of-court settlement negotiations with the Ghotelnene K'odtineh Dene in 1999.

Since 1999, the Denesuline and the Government of Canada have been engaged in negotiations to resolve Indigenous claims within Nunavut. Overlap agreements have been reached between the Manitoba Denesuline and Nunavut Tunngavik Inc. Significant progress has been made over the last year toward the resolution of Denesuline claims in Nunavut. The key element that all parties consider essential to the success of negotiations is the withdrawal of lands that have been identified to be of interest as the parties negotiate final land selections.

Given the advanced state of negotiations, a renewal of the interim land withdrawal is appropriate. Interim land withdrawals are a widely used tool to facilitate the successful negotiation of Indigenous land claims. They are intended to protect lands while negotiations are ongoing by preventing Canada from disposing of land under the *Territorial Lands Act* for a specified period of time.

The boundaries identified for the interim land withdrawal are the result of negotiations and are the lands that may become settlement lands pending consultations and the final agreement.

Proceeding with an interim land withdrawal will also reduce legal risks related to the Denesuline out-of-court settlement agreement that is in its final stage of negotiations.

The enclosed submission recommends that the Governor General in Council, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, repeals the existing *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*, made by Order in

Les Dénés du Ghotelnene K'odtineh, signataires des Traités n° 5 et n° 10, sont constitués de deux Premières Nations du nord de la province du Manitoba (les Premières Nations des Dénés de Sayisi et de Northlands Dénésulines).

Le territoire traditionnel des Dénés du Ghotelnene K'odtineh au Nunavut a fait l'objet d'études sur l'utilisation du territoire et de biographies cartographiques exhaustives.

En 1993, les Dénés du Ghotelnene K'odtineh ont intenté une action (l'affaire Samuel/Thorassie) dans laquelle ils revendiquent, entre autres choses, des droits de récolte dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, et font valoir que le Canada a manqué à son obligation fiduciaire en concluant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Le gouvernement du Canada a entamé des négociations avec les Dénés du Ghotelnene K'odtineh en 1999 en vue d'un règlement amiable.

Depuis 1999, les Dénésulines et le gouvernement du Canada poursuivent des négociations en vue de régler les revendications des Autochtones au Nunavut. Les Dénésulines du Manitoba et la société Nunavut Tunngavik Inc. ont conclu des ententes relatives aux chevauchements. D'importants progrès ont été réalisés au cours de la dernière année en vue du règlement des revendications des Dénésulines au Nunavut. L'élément clé que toutes les parties jugent essentiel à la réussite des négociations est l'inaliénabilité des terres d'intérêt pendant que les parties négocient la sélection définitive des terres.

Compte tenu de la façon dont les négociations progressent, il convient de renouveler la déclaration d'inaliénabilité provisoire. Ce type de déclaration est souvent utilisé pour aider à mener à bien les négociations portant sur des revendications territoriales autochtones. Il vise à protéger certaines terres pendant que les négociations se poursuivent en faisant en sorte que le Canada ne puisse, pour une période déterminée, les céder en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*.

Les limites du territoire visé par la déclaration d'inaliénabilité provisoire ont été établies par suite de négociations et les terres en question sont susceptibles de devenir des terres désignées une fois les consultations achevées et l'entente définitive conclue.

La prise d'un décret d'inaliénabilité provisoire diminuera les risques juridiques liés à la négociation d'un accord de règlement extrajudiciaire avec les Dénésulines, à l'égard duquel les parties ont entamé la dernière étape des négociations.

La présentation ci-jointe recommande que, en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, la gouverneure générale en conseil abroge le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*, C.P. 2016-374, daté du 20 mai 2016, et



Council P.C. 2016-374 of May 20, 2016, and makes the *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order*, for a period of five years beginning on the day on which this Order is made.

### **Implications**

Nunavut Tunngavik Inc. and the Kivalliq Inuit Association are actively participating in the Denesuline negotiations and stand to benefit from their successful conclusion through increased land ownership in Nunavut. As a result, they are supportive of the renewed withdrawal.

The Athabasca Denesuline are actively participating in the Denesuline negotiations and are also supportive of the renewed withdrawal.

The proposed interim land withdrawal maps have been shared with all federal departments and agencies for review. No significant concerns have been raised.

This submission has no direct or indirect financial implications for which the approval of the Treasury Board is required and no grants or contributions are associated with this submission. Routing procedures, as outlined in the directives on submissions, have been followed.

### **Consultation**

An interim land withdrawal for the Ghotelnene K'odtineh Dene will not adversely affect the Indigenous or treaty rights of any overlapping Indigenous groups, as interim land withdrawals do not confer ownership rights. All overlapping Indigenous groups are directly involved in the land selection process and this will ensure that their rights are not adversely affected.

The main Indigenous groups with overlapping interests are the Kivalliq Inuit and the Athabasca Denesuline with whom the Ghotelnene K'odtineh Dene already have an overlap agreement.

### **Existing interests**

All existing interests within the withdrawal area will continue unaffected, including any renewal options. The general public and Indigenous groups' access to the lands to be withdrawn will continue unaffected during the interim land withdrawal.

qu'il prenne le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq)*, qui sera en vigueur à compter de la prise dudit décret pour une période de cinq ans.

### **Répercussions**

Nunavut Tunngavik Inc. et la Kivalliq Inuit Association participent activement aux négociations avec les Dénésulines et tireront profit de la conclusion d'un accord qui leur procurera une propriété foncière accrue au Nunavut. Par conséquent, elles appuient le renouvellement de la déclaration d'inaliénabilité.

Les Dénésulines d'Athabasca participent activement aux négociations avec les Dénésulines et appuient également le renouvellement de la déclaration d'inaliénabilité.

Les cartes des terres déclarées provisoirement inaliénables ont été présentées à tous les ministères et organismes fédéraux pour examen. Aucune préoccupation importante n'a été soulevée.

Cette présentation n'entraîne aucune incidence financière directe ou indirecte exigeant l'approbation du Conseil du Trésor, et aucune subvention ou contribution n'y est reliée. La procédure habituelle, énoncée dans les directives sur les présentations, a été suivie.

### **Consultation**

Une déclaration d'inaliénabilité provisoire pour les Dénés du Ghotelnene K'odtineh n'aura pas d'effet préjudiciable sur les droits ancestraux ou issus de traités de groupes autochtones ayant des intérêts qui se chevauchent dans la région en cause étant donné qu'une telle déclaration ne confère pas de droit de propriété. Tous les groupes autochtones dont les intérêts se recoupent participent directement au processus de sélection des terres, ce qui permettra d'éviter qu'il y ait atteinte à leurs droits.

Les principaux groupes autochtones ayant des intérêts qui se chevauchent sont les Inuits de Kivalliq et les Dénésulines d'Athabasca avec lesquels les Dénés du Ghotelnene K'odtineh ont déjà conclu une entente de chevauchement.

### **Intérêts existants**

La déclaration d'inaliénabilité n'a aucun effet sur les intérêts existants, y compris les options de renouvellement, se rattachant au territoire visé par la déclaration d'inaliénabilité. La population en général et les groupes autochtones continueront comme maintenant d'avoir accès au territoire visé pendant la période d'inaliénabilité provisoire.

**Departmental contact**

For more information, please contact

Mr. Glen Stephens  
Manager  
Land and Water Management  
Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs  
Canada  
Gatineau, Quebec  
Telephone: 819-994-7483  
Email: [Glen.Stephens@canada.ca](mailto:Glen.Stephens@canada.ca)

**Personne-ressource du Ministère**

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Monsieur Glen Stephens  
Gestionnaire  
Gestion des terres et de l'eau  
Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord  
Canada  
Gatineau (Québec)  
Téléphone : 819-994-7483  
Courriel : [Glen.Stephens@canada.ca](mailto:Glen.Stephens@canada.ca)

**Registration**

SI/2019-30 May 29, 2019

WRECKED, ABANDONED OR HAZARDOUS VESSELS ACT

**Order Fixing July 30, 2019 as the Day on which the Act Comes into Force**

P.C. 2019-577 May 21, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 154 of the *Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act*, chapter 1 of the Statutes of Canada, 2019, fixes July 30, 2019 as the day on which that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

To seek the Governor in Council's approval for an order fixing the day on which the *Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act* (the WAHVA or the Act) comes into force.

The coming-into-force date of the WAHVA will be three months to the day after the Government of Canada deposits the instrument of accession to the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (ICRW) at the International Maritime Organization (IMO).

**Objective**

The objective of this Order in Council is to establish the date for the coming into force of the WAHVA.

**Background**

Wrecked, abandoned and hazardous vessels pose hazards to the marine environment, put public health and safety at risk, represent a threat to navigation, can cause harm to local economies such as fishing and tourism industries, and are risks to marine infrastructure. Most vessel owners are responsible; they maintain and dispose of their vessels properly. However, the small percentage that are not responsible can significantly impact local communities. Cleaning up these vessels, including removal and disposal, can be expensive and the costs are too often borne by taxpayers.

**Enregistrement**

TR/2019-30 Le 29 mai 2019

LOI SUR LES ÉPAVES ET LES BÂTIMENTS ABANDONNÉS OU DANGEREUX

**Décret fixant au 30 juillet 2019 la date d'entrée en vigueur de cette loi**

C.P. 2019-577 Le 21 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 154 de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, chapitre 1 des Lois du Canada (2019), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 30 juillet 2019 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

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

**Proposition**

Solliciter l'approbation du gouverneur en conseil pour un décret fixant la date de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (la LÉBAD ou la Loi).

La date d'entrée en vigueur de la LÉBAD sera prévue trois mois jour pour jour après que le gouvernement du Canada ait déposé son instrument d'adhésion à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI).

**Objectif**

Le présent décret vise à fixer la date de l'entrée en vigueur de la LÉBAD.

**Contexte**

Les épaves et les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux constituent des dangers pour le milieu marin, la santé et la sécurité publique, le transport maritime, les infrastructures maritimes ainsi que les économies locales, telles que les industries de la pêche et du tourisme. La plupart des propriétaires agissent de façon responsable; ils entretiennent leurs bâtiments et en disposent de manière convenable. Ce n'est toutefois pas le cas pour un faible pourcentage des propriétaires dont les actions, en plus d'avoir des répercussions considérables sur les collectivités côtières, entraînent des coûts élevés de nettoyage que les contribuables canadiens doivent souvent assumer.

In November 2016, as part of the Oceans Protection Plan (OPP), the Government of Canada announced a comprehensive National Strategy to Address Wrecked or Abandoned Vessels (National Strategy) that focuses on the prevention and removal of these problem vessels. The WAHVA is a central measure under the National Strategy.

The WAHVA aims to protect Canada's coastal and shoreline communities by strengthening federal authorities and supporting the "polluter pay" principle by holding vessel owners responsible and liable. More specifically, the WAHVA will prohibit vessel abandonment; enable the federal government to take proactive actions on hazardous vessels; bring the ICRW into Canadian law; and consolidate numerous related provisions that are currently found within the *Navigation Protection Act* and the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA), such as provisions related to the International Convention on Salvage, 1989 (Salvage Convention) and the Receiver of Wreck (RoW).

The ICRW was tabled in Parliament on September 21, 2017, for the requisite 21-sitting-day period prior to the WAHVA being introduced on October 30, 2017.

The WAHVA consists of a preamble that provides the enacting clause, interpretation provisions and other key items necessary for the proper application of the legislation. This preambulatory part sets out the purpose of the Act, as well as the exclusions in its application, and it also defines the powers, duties and functions of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard.

The Act contains 10 parts:

- Part 1 gives effect to the ICRW. This part addresses hazardous wrecks resulting from a maritime casualty. The text of the ICRW is set out in Schedule 1 of the Act.
- Part 2 sets out the rules designed to prevent and address irresponsible vessel management. These include prohibitions against abandoning a vessel, causing a vessel to become a wreck, leaving a vessel adrift for more than 48 hours, and leaving a dilapidated vessel in the same area for more than 60 consecutive days without consent. Part 2 also empowers the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard to issue directives or to take direct action when a vessel poses, or may pose, a hazard including hazards to the environment, local economy, public health and safety, and marine infrastructure. Furthermore, this part clarifies and sets out the authorities of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian

En novembre 2016, dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), le gouvernement du Canada a annoncé une Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves (stratégie nationale) axée sur la prévention et l'enlèvement de ces bâtiments problématiques. La LÉBAD constitue un élément clé de la stratégie nationale.

La LÉBAD vise à protéger les collectivités côtières et littorales du Canada, à renforcer les autorités fédérales et à soutenir le principe du « pollueur-payeur » en tenant les propriétaires de bâtiments responsables et redevables. Plus particulièrement, la LÉBAD interdit l'abandon des bâtiments, permet au gouvernement fédéral de prendre des mesures proactives à l'égard des bâtiments dangereux, incorpore la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 au droit canadien et consolide les nombreuses dispositions connexes qui sont actuellement établies en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), par exemple les dispositions liées à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance (Convention sur l'assistance) et au receveur d'épaves.

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 a été déposée au Parlement le 21 septembre 2017 aux termes du délai requis de 21 jours de séance avant la présentation de la LÉBAD le 30 octobre 2017.

La LÉBAD comprend un préambule qui établit la formule d'édiction, les dispositions d'interprétation et d'autres éléments clés nécessaires à l'application appropriée de la loi. Ce préambule énonce l'objectif de la Loi ainsi que les exclusions relatives à son application, et définit les pouvoirs, les obligations et les fonctions du ministre des Transports et du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne.

La Loi comprend 10 parties :

- La Partie 1 donne effet à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007. Elle vise les épaves dangereuses issues d'accidents maritimes. Le texte de la Convention est compris à l'annexe 1 de la Loi.
- La Partie 2 établit les règles visant à prévenir et à corriger la gestion irresponsable de bâtiments. Ces règles comprennent notamment les interdictions suivantes : abandonner un bâtiment, faire en sorte qu'un navire devienne une épave, laisser un navire à la dérive pendant plus de 48 heures et laisser un bâtiment délabré au même endroit pendant plus de 60 jours consécutifs sans consentement. La Partie 2 octroie également au ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne le pouvoir d'émettre des directives et de prendre des mesures directes lorsqu'un bâtiment représente ou pourrait représenter un danger,

Coast Guard to take certain measures when the vessel owner is non-compliant, unknown or cannot be found. Part 2 does not apply to vessels that are less than 5.5 m in length and designed to be primarily human-powered or wind-powered.

- Part 3 centres around the Salvage Convention, which Canada ratified in 1994. It is mainly concerned with contractual obligations and intended to ensure uniform rules regarding salvage operations and protecting salvor rights. This part removes the provisions relating to the Salvage Convention from the CSA and re-enacts them under the WAHVA, subject to certain minor revisions to improve clarity. The text of the Salvage Convention is set out in Schedule 2 of the Act.
- Part 4 removes provisions respecting the RoW from the CSA and re-enacts them under the WAHVA. The Act enhances the powers and functions of the RoW and strengthens the protections for owners, salvors and the Crown. As an example, under the WAHVA, persons are generally no longer allowed to take possession of a found wreck without first reporting it to the RoW, unless the wreck is in danger and possession is necessary to secure or protect it. A person claiming ownership of a wreck must submit a claim to the RoW within 30 days after the day on which notice was given that the wreck was reported.
- Part 5 of the WAHVA establishes a new compliance and enforcement regime which vests the Minister of Transport and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard with the powers and authorities needed to address breaches of the Act, including the imposition of administrative monetary penalties (AMPs), the prosecution of regulatory offences and the ability to recover costs assumed when the Government must take measures to address a problem vessel.
- Part 6 contains general provisions relating primarily to liability and immunity. It provides that those authorized to act under the legislation are immune from personal liability except if they act in bad faith. Also, the usual rule that the Crown is civilly liable is preserved. Section 128(1) further establishes that any person that provides assistance or advice or that is otherwise directed by the Minister of Transport, the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, or an enforcement officer to take measures under the Act is relieved from civil liability provided they did not act in bad faith. Such persons are also relieved from criminal liability provided they acted reasonably.
- Part 7 vests the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, with regulation-making authorities on a broad range of topics including wreck removal insurance requirements, fees payable, the detention of vessels, requirements regarding the dismantling or disposition of vessels, the protection of heritage wrecks, and ocean war graves, as well as the

notamment pour l'environnement, l'économie locale, la santé et la sécurité publique ainsi que les infrastructures maritimes. En outre, cette partie précise et énonce les pouvoirs du ministre des Transports et du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne en leur permettant de prendre certaines mesures si le propriétaire d'un bâtiment ne respecte pas la loi, est inconnu ou ne peut être trouvé. La Partie 2 ne s'applique pas aux bâtiments de moins de 5,5 m de long qui sont conçus principalement pour une propulsion humaine ou éolienne.

- La Partie 3 est axée sur la Convention sur l'assistance, ratifiée par le Canada en 1994. Elle porte principalement sur les obligations contractuelles et vise à veiller à l'application uniforme des règles sur les opérations d'assistance ainsi qu'à protéger les droits des sauveteurs. Cette partie élimine les dispositions relatives à la Convention sur l'assistance de la LMMC 2001 et les édicte à nouveau en vertu de la LÉBAD, sous réserve de certaines modifications mineures aux fins de clarification. Le texte de la Convention sur l'assistance est compris à l'annexe 2 de la Loi.
- La Partie 4 élimine des dispositions relatives au receveur d'épaves de la LMMC 2001 et les édicte à nouveau en vertu de la LÉBAD. La Loi renforce les pouvoirs et les fonctions du receveur d'épaves et accroît les protections des propriétaires, des sauveteurs et de la Couronne. Par exemple, en vertu de la LÉBAD, les personnes ne sont généralement plus autorisées à prendre possession d'une épave trouvée sans d'abord signaler cette dernière au receveur d'épaves, à moins que l'épave soit en danger et qu'il soit nécessaire d'en prendre possession pour la protéger. Une personne qui revendique les droits sur une épave doit présenter une demande au receveur d'épaves dans les 30 jours suivant le jour où un avis a été donné à l'égard du signalement de l'épave.
- La Partie 5 de la LÉBAD met en place un nouveau régime de conformité et d'application de la loi qui octroie au ministre des Transports et au ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne les pouvoirs et les autorisations nécessaires pour corriger les infractions à la Loi, y compris l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP), la poursuite des infractions aux règlements et la capacité de recouvrer les coûts engagés lorsque le gouvernement doit prendre des mesures pour gérer un bâtiment problématique.
- La Partie 6 comprend des dispositions générales principalement liées aux obligations et à l'immunité. Selon cette partie, les personnes autorisées à prendre des mesures en vertu de la Loi sont à l'abri de toute responsabilité personnelle, sauf si elles agissent de mauvaise foi. En outre, la règle habituelle selon laquelle la Couronne est tenue civilement responsable est maintenue. Le paragraphe 128(1) établit également que toute personne qui offre une assistance ou des conseils ou qui, à

nature and extent of directions and notices issued under the Act.

- Part 8 contains transitional provisions as well as related and consequential amendments to other federal statutes including the CSA, the *Customs Act*, the *Navigation Protection Act* and the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*.
- Part 9 requires that the Act be referred to a committee in either the House of Commons or the Senate of Canada, or in both, for study following the fifth anniversary of the coming into force of the Act.
- Part 10 provides the provisions for the coming into force of the Act by order in council.

## Implications

### General implications

The coming into force of the WAHVA will provide the Government of Canada with greater authorities to prevent and address wrecked, abandoned and hazardous vessels in Canadian waters and in Canada's Economic Exclusive Zone (EEZ). Until now, federal legislation primarily empowered the Government to address limited impacts from vessels such as oil discharges and obstructions to navigation. Under the WAHVA, the Government is empowered to take direct action on the vessel itself and address a broader range of hazards such as hazards to the environment, infrastructure, tourism or public health and safety. By prohibiting abandonment, the WAHVA also ensures that owners cannot abdicate their responsibilities by abandoning their vessel. The Act will provide the Minister of Transport and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard with powers to inspect for compliance and take enforcement measures as appropriate, including the imposition of AMPs in cases of non-compliance. For example, for minor violations, the maximum amount of an AMP is \$5,000 for individuals and

la demande du ministre des Transports, du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne ou d'un agent d'application de la loi, prend d'autres mesures en vertu de la Loi est exonérée de responsabilité civile pourvu qu'elle n'ait pas agi de mauvaise foi. Une telle personne est également exonérée de responsabilité criminelle dans la mesure où elle a agi de manière raisonnable.

- La Partie 7 confère au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, des pouvoirs de réglementation à l'égard d'un vaste éventail de sujets (notamment les exigences en matière d'assurance relative à l'enlèvement d'une épave, les droits exigibles, la détention de bâtiments, les exigences en matière de démantèlement ou d'élimination de bâtiments, la protection des épaves patrimoniales et des sépultures de guerre en mer) ainsi que de la nature et de la portée des directives et des avis émis en vertu de la Loi.
- La Partie 8 comprend des dispositions transitoires ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois fédérales, y compris la LMMC 2001, la *Loi sur les douanes*, la *Loi sur la protection de la navigation* et la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*.
- La Partie 9 stipule que la Loi doit être renvoyée à un comité, soit à la Chambre des communes, soit au Sénat du Canada, soit aux deux entités, aux fins d'examen après le cinquième anniversaire de l'entrée en vigueur de la Loi.
- La Partie 10 établit les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la Loi par décret.

## Répercussions

### Répercussions générales

L'entrée en vigueur de la LÉBAD renforcera les pouvoirs du gouvernement du Canada de prévenir et de gérer les épaves et les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux dans les eaux canadiennes et dans la zone économique exclusive (ZEE) du Canada. Jusqu'à présent, les lois fédérales autorisaient principalement le gouvernement à gérer les incidences limitées associées aux bâtiments, comme les déversements d'hydrocarbures et les obstacles à la navigation. En vertu de la LÉBAD, le gouvernement dispose du pouvoir de prendre des mesures directes à l'égard d'un bâtiment et de gérer un plus vaste éventail de dangers, notamment pour l'environnement, les infrastructures, le tourisme ou la santé et la sécurité publique. En interdisant l'abandon, la LÉBAD permet également de veiller à ce que les propriétaires ne puissent pas se soustraire à leurs responsabilités en abandonnant leurs bâtiments. La Loi octroiera au ministre des Transports et au ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne les pouvoirs de vérifier la conformité et de prendre des mesures d'application de la loi, le cas

\$25,000 for companies or corporations. For serious violations, the maximum amount of an AMP is \$50,000 for individuals and \$250,000 for companies or corporations. In addition, the Government of Canada can proceed by way of prosecution for several offences that can result in fines for individuals ranging from \$5,000 to \$1,000,000 and/or imprisonment, and fines for companies or corporations ranging from \$100,000 to \$6,000,000.

The Act extends heritage wreck regulation-making powers to Canadian and foreign military aircraft and vessels; these authorities also include ocean war graves following amendments brought in by the Senate of Canada.

The expanded authority under the WAHVA enables the Government to take measures to address the vessel itself and any equipment, cargo or other items from the vessel which may pose a hazard. These additional authorities support the goal of preserving the marine environment and protecting coastal communities and infrastructure as a key part of the OPP.

The Act also brings the ICRW into Canadian law. It was ratified by over 40 member states, which account for 72% of the world merchant shipping tonnage. The ICRW establishes ship owner liability for the costs of locating, marking and removing hazardous wrecks, and imposes insurance requirements on vessels weighing over 300 gross tons. It also establishes a set of international rules governing the rights and obligations of shipowners, coastal states, and flag states with respect to wrecks that result from a maritime casualty within the Exclusive Economic Zone of the member state party to the Convention (State Party). It also provides State Parties with a global regime for strict liability and compulsory insurance for wrecks. A State Party has the option to extend the ICRW to cover all ships and wrecks within its territory and territorial sea, and Canada has expressed that it will exercise this option.

#### Financial implications

The implementation of the WAHVA has financial implications, notably an increase in funding that is required to enable federal compliance monitoring and enforcement activities across Canada. New incremental funding has already been provided to Transport Canada and funding to set up a foundational enforcement program was

échéant, y compris l'imposition de SAP en cas de non-conformité. Par exemple, pour des violations mineures, le montant maximal d'une SAP s'élève à 5 000 \$ pour les personnes et à 25 000 \$ pour les entreprises ou sociétés. En cas de violations graves, le montant maximal d'une SAP s'élève à 50 000 \$ pour les personnes et à 250 000 \$ pour les entreprises ou sociétés. De plus, le gouvernement du Canada peut entamer pour plusieurs infractions des poursuites qui peuvent mener à l'imposition d'amendes allant de 5 000 \$ à 1 000 000 \$ ou à une peine de prison pour les personnes, ainsi qu'à des amendes allant de 100 000 \$ à 6 000 000 \$ pour les entreprises ou sociétés.

La Loi élargit les pouvoirs de réglementation relatifs aux épaves patrimoniales pour viser les bâtiments et aéronefs militaires canadiens et étrangers; à la suite de modifications apportées par le Sénat du Canada, ces pouvoirs visent également les sépultures de guerre en mer.

Les pouvoirs élargis en vertu de la LÉBAD permettent au gouvernement de prendre des mesures en vue de gérer le bâtiment lui-même ainsi que tout équipement, marchandise ou autre matériel associé au bâtiment qui pourrait représenter un danger. Ces pouvoirs additionnels appuient l'objectif de préserver le milieu marin et de protéger les infrastructures et collectivités côtières, qui représente un élément clé du PPO.

La Loi incorpore également au droit canadien la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007. Celle-ci a été ratifiée par plus de 40 États membres, ce qui représente 72 % de la jauge mondiale de transport maritime commercial. La Convention établit la responsabilité des propriétaires de bâtiments à l'égard des coûts associés à la localisation, au marquage et à l'enlèvement d'épaves dangereuses et impose des exigences en matière d'assurance pour les bâtiments d'une jauge brute de 300 tonnes et plus. Elle établit également une série de règles internationales régissant les droits et obligations des propriétaires de bâtiments, des États côtiers et des États du pavillon en ce qui a trait aux épaves qui résultent d'accidents maritimes dans la ZEE de l'État membre partie à la Convention (État partie). Elle met également à la disposition des États parties un régime mondial de responsabilité rigoureuse et d'assurance obligatoire à l'égard des épaves. Un État partie peut choisir d'élargir l'application de la Convention à tous les bâtiments et à toutes les épaves sur son territoire et dans ses eaux territoriales, et le Canada a exprimé son souhait de se prévaloir de cette possibilité.

#### Répercussions financières

La mise en œuvre de la LÉBAD est assortie d'incidences financières; il faut notamment accroître le financement de manière à favoriser les activités fédérales de surveillance de la conformité et d'application de la loi dans l'ensemble du Canada. Un nouveau financement supplémentaire a déjà été fourni à Transports Canada, et des fonds visant à

provided to the Department of Fisheries, Oceans and Canadian Coast Guard through the OPP to hire and train enforcement officers. Supplemental OPP funding has been provided to Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada's Small Craft Harbours Program for the removal and disposal of abandoned and wrecked vessels.

#### Federal, provincial and territorial implications

Measures available under the legislation may require consultation with or the involvement of other levels of government when identifying risks or hazards, exchanging information (e.g. to identify owners), or remediating problem vessels. The Act also provides the federal government with the ability to delegate its powers, duties and functions to any person, including a provincial or territorial government; a local authority; or a government, council or other entity acting on behalf of an Indigenous group.

#### Consultation

The Government of Canada has engaged with industry stakeholders, Indigenous groups, and other levels of government. Various engagement sessions were held, notably:

- In 2010, Transport Canada issued a preliminary discussion paper and conducted initial consultations on the text of the ICRW with the shipping industry, the marine insurance industry, boating associations, port authorities, and the provinces and territories. The responses were positive.
- In 2015, Transport Canada released a more comprehensive discussion paper seeking comments on a proposed regime based on the ICRW. There was broad support from stakeholders to accede to the Convention and extend it to Canada's territory and its territorial sea.
- Since 2016, over 40 engagement sessions and bilateral meetings were held with stakeholders and the public across Canada, namely 11 regional meetings with Indigenous groups to discuss the issue of wrecked, abandoned and hazardous vessels, including requirements for legislation.

établir un programme de base d'application de la loi ont été fournis au ministère des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne par l'intermédiaire du PPO en vue d'embaucher et de former des agents d'application de la loi. Un financement supplémentaire aux termes du PPO a été offert dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada pour l'enlèvement et l'élimination des épaves et des bâtiments abandonnés.

#### Répercussions fédérales, provinciales et territoriales

Les mesures prévues par la Loi pourraient nécessiter la consultation ou la mobilisation d'autres ordres de gouvernement en vue de déterminer les risques ou les dangers, de communiquer des renseignements (par exemple pour identifier les propriétaires) ou de gérer les bâtiments problématiques. La Loi permet également au gouvernement fédéral de déléguer ses pouvoirs, ses obligations et ses fonctions à toute personne, y compris à un gouvernement provincial ou territorial, aux autorités locales ou encore à un gouvernement, un conseil ou toute autre entité agissant pour le compte d'un groupe autochtone.

#### Consultation

Le gouvernement du Canada a mobilisé les intervenants de l'industrie, les groupes autochtones et d'autres ordres de gouvernement. Diverses séances de mobilisation ont été organisées, notamment les suivantes :

- En 2010, Transports Canada a publié un document de travail préliminaire sur le texte de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 et a mené des consultations initiales à cet égard auprès de l'industrie du transport maritime, de l'industrie de l'assurance maritime, des associations de navigation de plaisance, des administrations portuaires ainsi que des provinces et des territoires. Les réponses ont été positives.
- En 2015, Transports Canada a publié un document de travail plus exhaustif aux fins de commentaires sur un projet de régime fondé sur la Convention. Les intervenants étaient généralement en faveur d'adhérer à la Convention et d'en élargir la portée afin d'y inclure le territoire du Canada et ses eaux territoriales.
- Depuis 2016, plus de 40 séances de mobilisation et rencontres bilatérales ont été organisées dans l'ensemble du Canada auprès des intervenants et du public, notamment 11 rencontres régionales avec des groupes autochtones en vue de discuter de l'enjeu visant les épaves et les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux, y compris les exigences en matière de législation.



Throughout the above engagement activities, there was overall support for the principles of the proposed legislation, including

- accession to the ICRW and its extension to all Canadian waters;
- increased vessel owner responsibility and liability;
- stricter enforcement;
- enhanced federal leadership; and
- prohibition on vessel abandonment.

### Parliamentary process

During the legislative process, Bill C-64 was considered by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities on February 5, 2017, which reported back to the House of Commons with amendments on March 2, 2018.

In the Senate, Bill C-64 was studied by the Standing Senate Committee on Transport and Communications. On December 10, 2018, the legislation was referred back to the House of Commons for concurrence of Senate amendments. On February 1, 2019, the House of Commons concurred with the Senate amendments and sent the Bill back to the Upper House for royal assent. These amendments further clarify that heritage wreck regulation-making powers extend to the wrecks of non-commercial governmental vessels, mineral exploration vessels and Canadian and foreign military vessels and aircraft, including ocean war graves.

Bill C-64 received royal assent on February 28, 2019.

### Contacts

For more information please contact

Marthe Yaro  
Program Manager  
Environmental Affairs  
Transport Canada  
Email: [Marthe.Yaro@tc.gc.ca](mailto:Marthe.Yaro@tc.gc.ca)

Stéphanie Lajeunesse  
Manager  
Preparedness and Response  
Canadian Coast Guard  
Email: [Stephanie.Lajeunesse@dfo-mpo.gc.ca](mailto:Stephanie.Lajeunesse@dfo-mpo.gc.ca)

Tout au long des activités de mobilisation susmentionnées, les intervenants ont exprimé leur appui global à l'égard des principes législatifs proposés, notamment les suivants :

- adhérer à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 et appliquer cette dernière à toutes les eaux canadiennes;
- accroître les obligations et les responsabilités des propriétaires de bâtiments;
- resserrer l'application de la loi;
- renforcer le leadership fédéral;
- interdire l'abandon d'un bâtiment.

### Processus parlementaire

Dans le cadre du processus législatif, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a examiné le 5 février 2017 le projet de loi C-64 et y a donné suite le 2 mars 2018 à la Chambre des communes en y attachant des modifications.

Au Sénat, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a examiné le projet de loi C-64. Le 10 décembre 2018, la Loi a été renvoyée à la Chambre des communes aux fins d'approbation des modifications du Sénat. Le 1<sup>er</sup> février 2019, la Chambre des communes a approuvé les modifications du Sénat et a renvoyé le projet de loi à la Chambre haute aux fins de sanction royale. Ces modifications précisent que les pouvoirs de réglementation des épaves patrimoniales visent également les épaves de bâtiments gouvernementaux non commerciaux, les bâtiments d'exploitation minière ainsi que les bâtiments et aéronefs militaires canadiens et étrangers, y compris les sépultures de guerre en mer.

Le projet de loi C-64 a reçu la sanction royale le 28 février 2019.

### Personnes-ressources

Pour obtenir davantage de renseignements, veuillez communiquer avec les personnes ci-dessous :

Marthe Yaro  
Gestionnaire de programme  
Affaires environnementales  
Transports Canada  
Courriel : [Marthe.Yaro@tc.gc.ca](mailto:Marthe.Yaro@tc.gc.ca)

Stéphanie Lajeunesse  
Gestionnaire  
Préparation et intervention  
Garde côtière canadienne  
Courriel : [Stephanie.Lajeunesse@dfo-mpo.gc.ca](mailto:Stephanie.Lajeunesse@dfo-mpo.gc.ca)

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2019-124		Health	Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order .....	1795
SOR/2019-125		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 .....	1885
SOR/2019-126		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations .....	1888
SOR/2019-127	2019-474	Finance	Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards) .....	1893
SOR/2019-128	2019-475	Finance	Order Amending the Import Control List.....	1904
SOR/2019-129	2019-477	Finance	Surtax on the Importation of Certain Steel Goods Refund Order.....	1905
SOR/2019-130	2019-479	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder) .....	1910
SOR/2019-131	2019-480	Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Indigenous Services	Black Lake First Nation Water Power Regulations .....	1938
SOR/2019-132	2019-481	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993 (Lights Prohibited) .....	1962
SOR/2019-133	2019-482	Health	Regulations Amending the Pest Control Products Regulations (Labelling) .....	1973
SOR/2019-134	2019-483	Health	Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act.....	1987
SOR/2019-135	2019-484	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII – Minimum Take-off Performance).....	1995
SOR/2019-136	2019-485	Transport	Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001 .....	2014
SOR/2019-137		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations and the Compensation for Destroyed Animals Regulations .....	2019
SOR/2019-138		Finance	Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law .....	2027
SOR/2019-139		Finance	By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law.....	2036
SOR/2019-140		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Tseycum) .....	2041
SOR/2019-141		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Tseycum) .....	2045
SOR/2019-142		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation) .....	2047
SOR/2019-143	2019-522	Finance Global Affairs	Order Repealing the United States Surtax Order (Steel and Aluminum) .....	2051

**TABLE OF CONTENTS — *Continued***

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2019-144	2019-523	Finance Global Affairs	Order Repealing the United States Surtax Order (Other Goods) .....	2055
SOR/2019-145	2019-571	Environment and Climate Change	Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act .....	2059
SOR/2019-146	2019-572	Finance	Order Calling in Certain Notes .....	2105
SOR/2019-147	2019-573	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol) .....	2115
SOR/2019-148	2019-574	Immigration, Refugees and Citizenship	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations .....	2158
SOR/2019-149	2019-575	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo and Mail Provisions) .....	2179
SOR/2019-150	2019-584	Transport	Air Passenger Protection Regulations .....	2196
SOR/2019-151	2019-585	Global Affairs	Women Deliver 2019 Global Conference — Privileges and Immunities Order .....	2274
SOR/2019-152	2019-586	Global Affairs	Challenges Annual Forum — Privileges and Immunities Order .....	2280
SOR/2019-153	2019-587	Global Affairs	Ukraine Reform Conference 2019 — Privileges and Immunities Order .....	2282
SI/2019-26	2019-486	Finance	Order Fixing the Day After the Day on which this Order is Made as the Day on which Section 110 of the Budget Implementation Act, 2017, No. 1 Comes into Force .....	2284
SI/2019-27	2019-487	Immigration, Refugees and Citizenship	Order Amending the Canadian Passport Order .....	2287
SI/2019-29	2019-576	Indigenous Services	Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order .....	2294
SI/2019-30	2019-577	Transport	Order Fixing July 30, 2019 as the Day on which the Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act Comes into Force .....	2300

**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
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations and the Compensation for Destroyed Animals Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2019-137	13/05/19	2019	
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act Health of Animals Act				
Air Passenger Protection Regulations .....	SOR/2019-150	22/05/19	2196	n
Canada Transportation Act				
Black Lake First Nation Water Power Regulations .....	SOR/2019-131	10/05/19	1938	n
First Nations Commercial and Industrial Development Act Dominion Water Power Act				
Canada Deposit Insurance Corporation Differential Premiums By-law — By-law Amending .....	SOR/2019-139	15/05/19	2036	
Canada Deposit Insurance Corporation Act				
Canada Deposit Insurance Corporation Resolution Planning By-law ... Canada Deposit Insurance Corporation Act	SOR/2019-138	15/05/19	2027	n
Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder) — Regulations Amending .....	SOR/2019-130	10/05/19	1910	
Aeronautics Act				
Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII — Minimum Take-off Performance) — Regulations Amending .....	SOR/2019-135	10/05/19	1995	
Aeronautics Act				
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo and Mail Provisions) — Regulations Amending .....	SOR/2019-149	22/05/19	2179	
Aeronautics Act				
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2019-126	09/05/19	1888	
Farm Products Agencies Act				
Canadian Passport Order — Order Amending .....	SI/2019-27	29/05/19	2287	
Other Than Statutory Authority				
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending .....	SOR/2019-125	09/05/19	1885	
Farm Products Agencies Act				
Certain Notes — Order Calling in .....	SOR/2019-146	22/05/19	2105	n
Currency Act				
Certain Regulations Made Under the Financial Administration Act — Regulations Amending and Repealing .....	SOR/2019-134	10/05/19	1987	
Financial Administration Act				
Challenges Annual Forum — Privileges and Immunities Order .....	SOR/2019-152	22/05/19	2280	n
Foreign Missions and International Organizations Act				
Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Order .....	SOR/2019-124	08/05/19	1795	n
Food and Drugs Act				
Food and Drug Regulations (Flavoured Purified Alcohol) — Regulations Amending .....	SOR/2019-147	22/05/19	2115	
Food and Drugs Act				
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2019-148	22/05/19	2158	
Immigration and Refugee Protection Act				
Import Control List — Order Amending .....	SOR/2019-128	09/05/19	1904	
Export and Import Permits Act				

**INDEX — Continued**

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Indian Bands Council Elections Order (Enoch Cree Nation) — Order Amending .....	<a href="#">SOR/2019-142</a>	15/05/19	2047	
Indian Act				
Indian Bands Council Elections Order (Tseycum) — Order Amending .....	<a href="#">SOR/2019-140</a>	15/05/19	2041	
Indian Act				
Order Fixing July 30, 2019 as the Day on which that Act Comes into Force .....	<a href="#">SI/2019-30</a>	29/05/19	2300	n
Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act				
Order Fixing the Day After the Day on which this Order is Made as the Day on which Section 110 of that Act Comes into Force .....	<a href="#">SI/2019-26</a>	29/05/19	2284	
Budget Implementation Act, 2017, No. 1				
Pacific Fishery Regulations, 1993 (Lights Prohibited) — Regulations Amending .....	<a href="#">SOR/2019-132</a>	10/05/19	1962	
Fisheries Act				
Pest Control Products Regulations (Labelling) — Regulations Amending.....	<a href="#">SOR/2019-133</a>	10/05/19	1973	
Pest Control Products Act				
Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001 — Order Amending .....	<a href="#">SOR/2019-136</a>	10/05/19	2014	
Canada Shipping Act, 2001				
Schedule 1 to the Species at Risk Act — Order Amending .....	<a href="#">SOR/2019-145</a>	22/05/19	2059	
Species at Risk Act				
Schedule to the First Nations Elections Act (Tseycum) — Order Amending.....	<a href="#">SOR/2019-141</a>	15/05/19	2045	
First Nations Elections Act				
Surtax on the Importation of Certain Steel Goods (Final Safeguards) — Order Amending the Order Imposing .....	<a href="#">SOR/2019-127</a>	09/05/19	1893	
Customs Tariff				
Surtax on the Importation of Certain Steel Goods Refund Order.....	<a href="#">SOR/2019-129</a>	09/05/19	1905	n
Customs Tariff				
Ukraine Reform Conference 2019 — Privileges and Immunities Order.....	<a href="#">SOR/2019-153</a>	22/05/19	2282	n
Foreign Missions and International Organizations Act				
United States Surtax Order (Other Goods) — Order Repealing .....	<a href="#">SOR/2019-144</a>	19/05/19	2055	
Customs Tariff				
United States Surtax Order (Steel and Aluminum) — Order Repealing .....	<a href="#">SOR/2019-143</a>	19/05/19	2051	
Customs Tariff				
Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Kivalliq area) Order .....	<a href="#">SI/2019-29</a>	29/05/19	2294	
Territorial Lands Act				
Women Deliver 2019 Global Conference — Privileges and Immunities Order.....	<a href="#">SOR/2019-151</a>	22/05/19	2274	n
Foreign Missions and International Organizations Act				

**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/2019-124		Santé	Arrêté sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux.....	1795
DORS/2019-125		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990) .....	1885
DORS/2019-126		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets .....	1888
DORS/2019-127	2019-474	Finances	Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives) .....	1893
DORS/2019-128	2019-475	Finances	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée .....	1904
DORS/2019-129	2019-477	Finances	Décret de remboursement de la surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier .....	1905
DORS/2019-130	2019-479	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage).....	1910
DORS/2019-131	2019-480	Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Services aux Autochtones	Règlement sur les forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake .....	1938
DORS/2019-132	2019-481	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993) (Feux interdits) .....	1962
DORS/2019-133	2019-482	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (étiquetage).....	1973
DORS/2019-134	2019-483	Santé	Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques .....	1987
DORS/2019-135	2019-484	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII – performances minimales au décollage).....	1995
DORS/2019-136	2019-485	Transports	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada .....	2014
DORS/2019-137		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire et le Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux .....	2019
DORS/2019-138		Finances	Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements .....	2027
DORS/2019-139		Finances	Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles .....	2036
DORS/2019-140		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Tseycum) .....	2041
DORS/2019-141		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Tseycum) .....	2045

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2019-142		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch) .....	2047
DORS/2019-143	2019-522	Finances Affaires mondiales	Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium) .....	2051
DORS/2019-144	2019-523	Finances Affaires mondiales	Décret abrogeant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises) .....	2055
DORS/2019-145	2019-571	Environnement et Changement climatique	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril...	2059
DORS/2019-146	2019-572	Finances	Décret retirant certains billets .....	2105
DORS/2019-147	2019-573	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (alcool purifié aromatisé) .....	2115
DORS/2019-148	2019-574	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés .....	2158
DORS/2019-149	2019-575	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (dispositions sur le fret aérien et le courrier)....	2179
DORS/2019-150	2019-584	Transports	Règlement sur la protection des passagers aériens .....	2196
DORS/2019-151	2019-585	Affaires mondiales	Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence Women Deliver 2019 .....	2274
DORS/2019-152	2019-586	Affaires mondiales	Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la rencontre du Forum annuel des défis .....	2280
DORS/2019-153	2019-587	Affaires mondiales	Décret sur les privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence sur les réformes en Ukraine de 2019 .....	2282
TR/2019-26	2019-486	Finances	Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017.....	2284
TR/2019-27	2019-487	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens .....	2287
TR/2019-29	2019-576	Services aux Autochtones	Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq) .....	2294
TR/2019-30	2019-577	Transports	Décret fixant au 30 juillet 2019 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux .....	2300



**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
Aliments et drogues (alcool purifié aromatisé) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aliments et drogues (Loi)	<a href="#">DORS/2019-147</a>	22/05/19	2115	
Annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada — Décret modifiant ..... Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	<a href="#">DORS/2019-136</a>	10/05/19	2014	
Annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril — Décret modifiant ..... Espèces en péril (Loi)	<a href="#">DORS/2019-145</a>	22/05/19	2059	
Annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Tseycum) — Arrêté modifiant ..... Élections au sein de premières nations (Loi)	<a href="#">DORS/2019-141</a>	15/05/19	2045	
Aviation canadien (Parties I et VI — enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2019-130</a>	10/05/19	1910	
Aviation canadien (Parties I et VII — performances minimales au décollage) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2019-135</a>	10/05/19	1995	
Certaines parcelles territoriales au Nunavut (région de Kivalliq) — Décret déclarant inaliénables ..... Terres territoriales (Loi)	<a href="#">TR/2019-29</a>	29/05/19	2294	
Certains billets — Décret retirant ..... Monnaie (Loi)	<a href="#">DORS/2019-146</a>	22/05/19	2105	n
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques — Règlement modifiant et abrogeant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">DORS/2019-134</a>	10/05/19	1987	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien ..... Offices des produits agricoles (Loi)	<a href="#">DORS/2019-126</a>	09/05/19	1888	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien ..... Offices des produits agricoles (Loi)	<a href="#">DORS/2019-125</a>	09/05/19	1885	
Décret fixant au 30 juillet 2019 la date d'entrée en vigueur de cette loi ..... Épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux (Loi)	<a href="#">TR/2019-30</a>	29/05/19	2300	n
Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'article 110 de cette loi ..... Exécution du budget de 2017 (Loi n° 1)	<a href="#">TR/2019-26</a>	29/05/19	2284	
Élection du conseil de bandes indiennes (Nation crie Enoch) — Arrêté modifiant l'Arrêté ..... Indiens (Loi)	<a href="#">DORS/2019-142</a>	15/05/19	2047	
Élection du conseil de bandes indiennes (Tseycum) — Arrêté modifiant l'Arrêté ..... Indiens (Loi)	<a href="#">DORS/2019-140</a>	15/05/19	2041	
Forces hydrauliques de la Première Nation de Black Lake — Règlement ..... Développement commercial et industriel des premières nations (Loi) Forces hydrauliques du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2019-131</a>	10/05/19	1938	n
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement ..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	<a href="#">DORS/2019-148</a>	22/05/19	2158	



**INDEX (suite)**

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Liste des marchandises d'importation contrôlée — Décret modifiant ..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	<a href="#">DORS/2019-128</a>	09/05/19	1904	
Passeports canadiens — Décret modifiant le Décret ..... Autorité autre que statutaire	<a href="#">TR/2019-27</a>	29/05/19	2287	
Pêche du Pacifique (1993) (Feux interdits) — Règlement modifiant le Règlement ..... Pêches (Loi)	<a href="#">DORS/2019-132</a>	10/05/19	1962	
Privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence sur les réformes en Ukraine de 2019 — Décret ..... Missions étrangères et les organisations internationales (Loi)	<a href="#">DORS/2019-153</a>	22/05/19	2282	n
Privilèges et immunités accordés relativement à la Conférence Women Deliver 2019 — Décret ..... Missions étrangères et les organisations internationales (Loi)	<a href="#">DORS/2019-151</a>	22/05/19	2274	n
Privilèges et immunités accordés relativement à la rencontre du Forum annuel des défis — Décret ..... Missions étrangères et les organisations internationales (Loi)	<a href="#">DORS/2019-152</a>	22/05/19	2280	n
Prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux — Arrêté ..... Aliments et drogues (Loi)	<a href="#">DORS/2019-124</a>	08/05/19	1795	n
Produits antiparasitaires (étiquetage) — Règlement modifiant le Règlement ..... Produits antiparasitaires (Loi)	<a href="#">DORS/2019-133</a>	10/05/19	1973	
Protection des passagers aériens — Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2019-150</a>	22/05/19	2196	n
Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire et le Règlement sur l'indemnisation en cas de destruction d'animaux — Règlement modifiant le Règlement ..... Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi) Santé des animaux (Loi)	<a href="#">DORS/2019-137</a>	13/05/19	2019	
Société d'assurance-dépôts du Canada sur la planification des règlements — Règlement administratif ..... Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2019-138</a>	15/05/19	2027	n
Société d'assurance-dépôts du Canada sur les primes différentielles — Règlement administratif modifiant le Règlement administratif ..... Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2019-139</a>	15/05/19	2036	
Sûreté aérienne (dispositions sur le fret aérien et le courrier) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2019-149</a>	22/05/19	2179	
Surtaxe aux États-Unis (acier et aluminium) — Décret abrogeant le Décret imposant ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2019-143</a>	19/05/19	2051	
Surtaxe aux États-Unis (autres marchandises) — Décret abrogeant le Décret imposant ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2019-144</a>	19/05/19	2055	
Surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier — Décret de remboursement ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2019-129</a>	09/05/19	1905	n
Surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier (sauvegardes définitives) — Décret modifiant le Décret imposant ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2019-127</a>	09/05/19	1893	