

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 19, 2016

Statutory Instruments 2016

SOR/2016-255 to 269 and SI/2016-55 to 59

Pages 3879 to 4025



OTTAWA, LE MERCREDI 19 OCTOBRE 2016

Textes réglementaires 2016

DORS/2016-255 à 269 et TR/2016-55 à 59

Pages 3879 à 4025

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 13, 2016, 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* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

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

Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 13 janvier 2016, 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^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

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.

Registration

SOR/2016-255 September 28, 2016

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

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

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)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e 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)^d 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*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, September 26, 2016

Enregistrement

DORS/2016-255 Le 28 septembre 2016

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

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

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que l'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 l'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)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, 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)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet de règlement,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, 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 26 septembre 2016

^a C.R.C., c. 647^b S.C. 2015, c. 3, s. 85^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)^e C.R.C., c. 648^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2^c C.R.C., ch. 647^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)^e 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*¹ 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)*¹ 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)

SCHEDULE

(Subsections 5(2) and (3))

Control Period Beginning on May 1, 2016 and Ending on April 30, 2017

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1	Ontario	177,850,547
2	Quebec	84,538,888
3	Nova Scotia	9,377,835
4	New Brunswick	8,550,754
5	Manitoba	32,051,087
6	British Columbia	46,326,902
7	Saskatchewan	12,321,944
8	Alberta	35,039,456
TOTAL		406,057,413

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE

(paragraphe 5(2) et (3))

Période réglementée commençant le 1^{er} mai 2016 et se terminant le 30 avril 2017

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1	Ontario	177 850 547
2	Québec	84 538 888
3	Nouvelle-Écosse	9 377 835
4	Nouveau-Brunswick	8 550 754
5	Manitoba	32 051 087
6	Colombie-Britannique	46 326 902
7	Saskatchewan	12 321 944
8	Alberta	35 039 456
TOTAL		406 057 413

¹ SOR/90-231

¹ DORS/90-231

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 when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on May 1, 2016, and ending on April 30, 2017.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette 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 de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 1^{er} mai 2016 et se terminant le 30 avril 2017.

Registration
SOR/2016-256 September 30, 2016

CANADA GRAIN ACT

Regulations Amending the Canada Grain Regulations

P.C. 2016-839 September 30, 2016

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

Winnipeg, May 30, 2016

Jim Smolik
Assistant Chief Commissioner

Murdoch MacKay
Commissioner

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*^b, approves the making of the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations* by the Canadian Grain Commission.

Regulations Amending the Canada Grain Regulations

Amendments

1 Section 23 of the *Canada Grain Regulations*¹ is replaced by the following:

23 No later than the 15th day of every month, each licensed grain dealer, primary elevator operator and process elevator operator shall submit to the Commission, on the appropriate form supplied by the Commission or in an electronic format acceptable to it, a report respecting the licensee's outstanding obligations for the payment of money or the delivery of grain to holders of elevator receipts, grain receipts and cash purchase tickets and the security amount available to meet those obligations at the end of the preceding month.

Enregistrement
DORS/2016-256 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

C.P. 2016-839 Le 30 septembre 2016

En vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*^b, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg, le 30 mai 2016

Le commissaire en chef adjoint
Jim Smolik

Le commissaire
Murdoch MacKay

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve la prise du *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après, par la Commission canadienne des grains.

Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

Modifications

1 L'article 23 du *Règlement sur les grains du Canada*¹ est remplacé par ce qui suit :

23 Le négociant en grains, l'exploitant d'installation primaire et l'exploitant d'installation de transformation titulaires d'une licence doivent, au plus tard le 15^e jour de chaque mois, présenter à la Commission, sur une formule appropriée fournie par la Commission ou sur tout support électronique accepté par celle-ci, un rapport sur leurs obligations en cours visant le paiement ou la livraison de grain envers les détenteurs de récépissés, d'accusés de réception ou de bons de paiement et sur le montant de la garantie disponible pour satisfaire à ces obligations à la fin du mois précédent.

^a S.C. 2014, c. 8, s. 5

^b R.S., c. G-10

¹ C.R.C. c. 889; SOR/2000-213, s. 1

^a L.C. 2014, ch. 8, art. 5

^b L.R., ch. G-10

¹ C.R.C. ch. 889; DORS/2000-213, art. 1

2 (1) Paragraph 29.3(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) is agreed on by the producer and the licensee in the contract;

(2) Section 29.3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) If the penalty agreed on by the producer and the licensee is based on a daily amount, the penalty is payable for each day during the period beginning on the first day after the day on which the delivery period expires and ending on the day on which the total amount of grain specified in the contract is accepted and received by the licensee, or on another day otherwise agreed on by the producer and the licensee.

3 Form 14 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the Form 14 set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

4 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE

(Section 3)

SCHEDULE 4

(Section 9, subsections 33(1) and 39(1), section 44, subsection 45(2), paragraph 57(a), section 58 and subsection 68(1))

FORM 14

(Subsection 68(1))

2 (1) L’alinéa 29.3(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) est convenue dans le contrat entre le titulaire de licence et le producteur;

(2) L’article 29.3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Dans le cas où le titulaire de licence et le producteur conviennent d’une pénalité quotidienne, la pénalité est exigible pour chacun des jours de la période commençant le lendemain de l’expiration de la période de livraison et se terminant à la date de l’acceptation et de la réception par le titulaire de licence de la quantité totale de grain indiquée au contrat ou à toute autre date convenue entre le titulaire de licence et le producteur.

3 La formule 14 de l’annexe 4 du même règlement est remplacée par la formule 14 de l’annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE

(article 3)

ANNEXE 4

(article 9, paragraphes 33(1) et 39(1), article 44, paragraphe 45(2), alinéa 57a), article 58 et paragraphe 68(1))

FORMULE 14

(paragraphe 68(1))

Application for Producer to Obtain Railway Cars / Demande du producteur pour se procurer des wagons

Section A - Producer Identification (please print) / Partie A - Identité du producteur (en lettres moulées)	
Principal Producer / Producteur principal Name / Nom _____ Address / Adresse _____ City / Ville _____ Province _____ Postal Code / Code postal _____ Telephone / Téléphone _____ Fax / Télécopieur _____ Email / courriel _____	Producer Identification Number N° d'identification du producteur
	Primary Delivery Point / Point de livraison primaire

Section A - Producer Identification (please print) / Partie A - Identité du producteur (en lettres moulées)				
Secondary Producers / Producteurs secondaires				
Name Nom	1	2	3	4
Producer ID Number N° d'identification du producteur				
Section B - Application (please print) / Partie B - Demande (en lettre moulées)				
Grain	Number of Cars Required Nombre de wagons demandés		Week Preferred for Shipment Choix de semaine d'expédition	
Grade Estimate Grade estimatif				
Protein Level Teneur de protéines				
Placement of Car Emplacement des wagons	Shipping Point and Railway Point d'expédition et voie ferrée			
	Precise Siding and Placement on Siding Voie de service et endroit précis sur la voie			
Destination of Shipment Destination de l'expédition	City Ville		Elevator Installation	
Section C - Declaration / Partie C - Déclaration				
<p>I, the undersigned, do hereby solemnly declare that</p> <p>(a) I am a producer as defined in the <i>Canada Grain Act</i>;</p> <p>(b) all of the information contained in sections A and B of this application is true and correct;</p> <p>(c) the grain can and will be loaded into the car(s) applied for within the limitations of my contract;</p> <p>(d) if the siding named in section B is not a public siding, I have obtained the permission of the owner to use the siding;</p> <p>(e) I am prepared to load either box cars or hopper cars;</p> <p>(f) the car(s) will not be loaded through a licensed elevator;</p> <p>(g) the car(s) will be loaded by the time the railway returns to pick it (them) up;</p> <p>(h) I will complete and return a Canadian Grain Commission shipping report;</p> <p>(i) the origin of the grain is _____</p> <p>_____</p> <p>Applicant's Signature / Date</p>		<p>Je soussigné déclare solennellement que :</p> <p>a) je suis un producteur au sens de la <i>Loi sur les grains du Canada</i>;</p> <p>b) tous les renseignements fournis dans les parties A et B de cette demande sont exacts et véridiques;</p> <p>c) le grain peut être chargé et sera chargé dans le(s) wagon(s) qui a (ont) été demandé(s) dans le cadre de mon contrat;</p> <p>d) dans le cas où la voie de service nommée à la partie B n'est pas une voie publique, j'ai obtenu la permission du propriétaire de m'en servir;</p> <p>e) je suis prêt à charger le grain dans un wagon couvert ou un wagon-trémie;</p> <p>f) le(s) wagon(s) ne sera (seront) pas chargé(s) par l'entremise d'une installation agréée;</p> <p>g) le chargement du (des) wagon(s) sera terminé au moment où la compagnie de chemin de fer viendra reprendre le(s) wagon(s);</p> <p>h) je remplirai et remettrai un rapport d'expédition de la Commission canadienne des grains;</p> <p>i) l'origine du grain est _____</p> <p>_____</p> <p>Signature du demandeur / Date</p>		
Section D - Administrator and Consignee / Partie D - Administrateur et consignataire				
_____		_____		
Name of Administrator / Nom de l'administrateur		Name of Consignee / Nom du consignataire		
_____		_____		
Authorized Signature / Signature autorisée		Authorized Signature / Signature autorisée		
<p>The information in this document is required by the Canadian Grain Commission for the purpose of allocating railway cars to grain producers. Some information may be accessible or protected under the <i>Access to Information Act</i>. Information that could cause you or your organization harm if released is protected from disclosure under section 20 of the <i>Access to Information Act</i>.</p>		<p>Les renseignements demandés dans la présente formule visent à permettre à la Commission canadienne des grains d'affecter des wagons de chemin de fer aux producteurs de grain. Certains renseignements peuvent être accessibles ou protégés aux termes de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>. Les renseignements dont la divulgation pourrait porter préjudice à vous ou à votre organisme sont protégés aux termes de l'article 20 de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>.</p>		

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Producer cars — *Application for Producer to Obtain Railway Cars Form*

The Canadian Grain Commission (CGC) has modernized its Producer Car Allocation Program to ensure ongoing efficiency, timely service, and relevance in the changing grain transportation environment. As part of this process, automatic confirmation emails are now sent to a producer's email address immediately after the CGC receives a new producer car order — a completed *Application for Producer to Obtain Railway Cars form*. Although the form has been updated in the electronic car ordering system, and the actual paper application form now includes a producer email address field, Form 14 of Schedule 4 (the *Application for Producer to Obtain Railway Cars form*) to the *Canada Grain Regulations (CGR)* does not reflect this change. For consistency, it is necessary to update Form 14 of Schedule 4 to include a producer email address field.

Penalty payment mechanism — Grain delivery contracts

Section 29 of the *CGR* requires that any contract between a producer and a grain company for the purchase of grain within a specified delivery period must include a provision stating that if a grain company does not accept a producer's delivery within the delivery window negotiated in the contract, the grain company must pay the producer a penalty. The penalty is negotiable and must be agreed upon by the producer and the grain company in the contract and be based on either a daily amount or a lump sum. However, both grain companies and producers have expressed the wish to specify other penalty payment alternatives in their contracts (e.g. setting off against other commitments a producer may owe to a licensee during the crop year).

Licensing obligation and security reports — Monthly liability report

Licensed grain dealers, primary elevator operators, and process elevator operators must provide the CGC Licensing Unit with monthly reports of their liabilities to producers. Section 23 of the *CGR* requires that licensees supply

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Wagons de producteurs — formulaire *Demande du producteur pour se procurer des wagons*

La Commission canadienne des grains (CCG) a modernisé son Programme d'attribution de wagons de producteurs afin d'assurer l'efficacité continue, la prestation de services en temps opportun et la pertinence dans l'environnement du transport du grain en évolution. Dans le cadre de ce processus, les producteurs reçoivent maintenant un courriel de confirmation automatique immédiatement après que la CCG reçoit un nouvel arrêté sur les wagons de producteurs, soit un formulaire de *Demande du producteur pour se procurer des wagons* dûment rempli. Même si le formulaire a été mis à jour dans le système électronique de commande de wagons et si le formulaire de demande papier contient maintenant un champ pour l'adresse électronique du producteur, le formulaire 14 de l'annexe 4 (*Demande du producteur pour se procurer des wagons*) du *Règlement sur les grains du Canada (RGC)* ne tient pas compte de ce changement. À des fins d'uniformité, il est nécessaire de mettre à jour le formulaire 14 de l'annexe 4 pour comprendre un champ d'adresse électronique du producteur.

Mécanisme de paiement des pénalités — contrats d'achat de grain

En vertu de l'article 29 du *RGC*, tout contrat d'achat de grain pour une période de livraison conclu entre une compagnie céréalière et un producteur prévoit une disposition stipulant que, dans le cas où la livraison de grain n'est pas acceptée par la compagnie céréalière au cours de cette période, cette dernière est tenue de verser au producteur une pénalité. La pénalité est négociable et doit être convenue dans le contrat entre la compagnie céréalière et le producteur. Elle constitue soit une somme à payer pour chacun des jours de la période, soit une somme forfaitaire. Toutefois, les compagnies cérésières et les producteurs ont exprimé le désir de préciser, dans leurs contrats, d'autres solutions de paiement des pénalités (par exemple compensation avec d'autres engagements contractés par le producteur pendant la campagne agricole).

Obligation relative aux licences et rapports sur la garantie — Rapport mensuel sur les éléments de passif

Les négociants en grains, les exploitants de silos primaires et les exploitants de silos de transformation agréés doivent présenter à l'Unité d'agrément de la CCG des rapports mensuels sur les éléments de passif envers les

this information for the previous month to the CGC, but does not state a specific date, which causes uncertainty for licensees. To address this issue, operationally the CGC has been requesting monthly liability reports from licensees on the 15th of the following month of the period being reported. For clarification, it is necessary to amend Section 23 to make it consistent with operational practice.

Background

Producer cars

The *Canada Grain Act* (CGA) requires that producer cars are available to farmers. Producer cars are used to ship grain directly to a particular destination and provide producers a delivery alternative to the licensed grain handling system. The CGC allocates producer cars that are for a confirmed sale in the order in which application orders are received, while working within certain parameters (train run service, access to loading sites, and car availability) and respecting the orderly movement of grain. In order to ensure ongoing efficiency, timely service, and relevance in the changing grain transportation environment, the CGC reviewed all of the processes of its Producer Car Allocation Program in fiscal year 2014–2015. As a result of this review, the CGC modernized its business and communication processes.

Penalty payment mechanism — Grain delivery contracts

Most grain delivery contracts are a commercial decision between a grain company and a producer, and specify a delivery time frame. In the past, consequences for contract non-compliance have been typically unbalanced in favor of grain companies. Effective August 1, 2014, section 29 of the CGA was amended in order to regulate penalty provisions in grain delivery contracts between producers and licensed grain companies. The precise nature of the penalty provision to be included in contracts is not completely defined in regulation and each grain company can have a unique strategy regarding how to implement this requirement. Although section 29 accomplishes the regulatory objective, it does not clearly allow for a penalty that could be structured and paid using a mechanism as agreed to by the contracting parties, other than a set daily amount or single lump sum.

producteurs. L'article 23 du RGC stipule que les titulaires de licence doivent fournir ces renseignements pour le mois précédent à la CCG, mais il n'indique pas une date précise, ce qui entraîne des incertitudes pour les titulaires de licence. Pour régler cette question au plan opérationnel, la CCG demande les rapports mensuels sur les éléments de passif des titulaires le 15 du mois suivant la période visée. À des fins d'éclaircissement, il est nécessaire de modifier l'article 23 pour qu'il corresponde aux pratiques opérationnelles.

Contexte

Wagons de producteurs

Aux termes de la *Loi sur les grains du Canada* (LGC), les wagons de producteurs doivent être mis à la disposition des agriculteurs. Les wagons de producteurs servent à expédier directement le grain vers une destination précise et offrent aux producteurs une solution de rechange au système de manutention des grains. La CCG attribue des wagons de producteurs pour une vente confirmée dans l'ordre de réception des demandes, tout en respectant certains paramètres (service de parcours ferroviaire, accès aux installations de chargement et disponibilité des wagons) et en assurant le transport du grain de façon ordonnée. Afin d'assurer l'efficacité continue, la prestation de services en temps opportun et la pertinence dans l'environnement du transport du grain en évolution, la CCG a examiné tous les processus du Programme d'attribution de wagons de producteurs au cours de l'exercice 2014-2015. Par conséquent, la CCG a modernisé ses processus opérationnels et ses processus de communication.

Mécanisme de paiement des pénalités — contrats d'achats de grain

La plupart des contrats d'achat de grain sont issus d'une décision commerciale entre une compagnie céréalière et un producteur, et précisent un calendrier de livraison. Dans le passé, les conséquences de l'inexécution contractuelle étaient déséquilibrées en faveur des compagnies céréalières. Le 1^{er} août 2014, l'article 29 du RGC a été modifié en vue de réglementer les dispositions sur les pénalités des contrats d'achat de grain entre les compagnies céréalières et les producteurs. La nature précise des dispositions sur les pénalités n'est pas entièrement définie dans le Règlement et chaque compagnie céréalière peut employer une stratégie distincte pour mettre en œuvre cette exigence. Malgré que l'article 29 permette de réaliser l'objectif réglementaire, il ne permet pas des pénalités structurées et payées au moyen d'un mécanisme convenu entre les parties contractantes, sauf un montant quotidien fixe ou une somme forfaitaire unique.

Licensing obligation and security reports — Monthly liability report

Licensed grain dealers, primary elevator operators, and process elevator operators must provide monthly liability reports to the CGC Licensing Unit as part of CGC licensing and reporting obligations. A monthly liability report identifies a licensee's outstanding payments and other obligations for grain to producers as of the last day of each month. As required by the CGA, the CGC uses this information to establish the amount of security that each licensee must provide for the purpose of covering potential liabilities to producers in the event of a company default. Operationally, the CGC currently requests that licensees submit this report by the 15th of the following month of the period being reported.

Objectives

The three objectives of this proposal are as follows:

- Provide for consistency with current operating practices by amending Form 14 (*Application for Producer to Obtain Railway Cars form*) of Schedule 4 of the CGR to include a field for a producer email address.
- Provide flexibility for penalty payment alternatives in delivery contracts between grain companies and producers by amending section 29.3 to clarify that a penalty amount can be paid using a mechanism as agreed to by the parties to the contract, other than as a daily amount or lump sum.
- Provide certainty for CGC licensees, and improve compliance with and enforcement of the CGC Licensing Program, by amending section 23 to add a specific date for submission of monthly liability reports to the CGC.

Description

This proposal

- adds a field for a mandatory producer email address in Section A - Producer Identification of Form 14 *Application for Producer to Obtain Railway Car* of Schedule 4;
- adds a paragraph to section 29.3 to clarify that a penalty can be structured and paid using a mechanism that may be agreed to by the parties to the contract, other than a daily amount or a lump sum; and

Obligation relative aux licences et rapports sur la garantie — rapport mensuel sur les éléments de passif

Les négociants en grains, les exploitants de silos primaires et les exploitants de silos de transformation agréés doivent présenter à l'Unité d'agrément de la CCG des rapports mensuels sur les éléments de passif envers les producteurs afin de respecter les obligations en matière de licences et de rapports de la CCG. Le rapport précise les paiements non réglés des titulaires de licence ainsi que leurs autres obligations envers les producteurs au dernier jour de chaque mois. Conformément à la LGC, la CCG utilise ces renseignements pour établir le montant de la garantie que chaque titulaire de licence doit posséder afin de couvrir les obligations possibles à l'égard des producteurs en cas de défaut de la compagnie. Du point de vue opérationnel, la CCG demande les rapports le 15 du mois suivant la période visée.

Objectifs

La présente proposition vise les trois objectifs suivants :

- Assurer la cohérence des pratiques d'exploitation actuelles en apportant des modifications au formulaire 14 (*Demande du producteur pour se procurer des wagons*) de l'annexe 4 du RGC pour comprendre un champ pour l'adresse électronique des producteurs;
- Fournir une souplesse en ce qui trait aux solutions de paiement des pénalités énoncées dans les contrats entre les compagnies céréalieres et les producteurs en apportant des modifications au paragraphe 29.3 en vue de préciser que les pénalités peuvent être payées au moyen d'un mécanisme convenu entre les parties contractantes, autres qu'un montant quotidien fixe ou qu'une somme forfaitaire unique;
- Offrir aux titulaires de licences de la CCG une certitude et améliorer la conformité au Programme d'agrément de la CCG et l'application de ce dernier, en modifiant l'article 23 pour comprendre une date précise de présentation des rapports mensuels sur les éléments de passif à la CCG.

Description

La présente proposition vise à :

- ajouter un champ obligatoire pour l'adresse électronique du producteur dans la Partie A - Identité du producteur du formulaire 14, *Demande du producteur pour se procurer des wagons*, de l'annexe 4;
- ajouter au paragraphe 29.3 un paragraphe précisant que les pénalités peuvent être structurées et payées au moyen d'un mécanisme convenu entre les parties contractantes, autre qu'un montant quotidien fixe ou qu'une somme forfaitaire unique;

- clarifies section 23 by adding wording that each licensed grain dealer, primary elevator operator and process elevator operator must submit a monthly liability report to the CGC no later than the 15th day of the month following the reporting month.

“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 business.

Consultation

Stakeholders were consulted on the modernized producer car application process, including the addition of a mandatory producer email address, in July 2015. The CGC hosted both an in-person meeting and a webinar on July 17, 2015, to discuss the updated producer car program business practices with affected stakeholders. Follow-up information packages were sent to all producer car administrators and producer car loading facilities. In addition, on request, the Commission held face-to-face meetings with producer organizations, producer car loading facilities, grain marketers, and a short-line railway group. Stakeholders were supportive of the change as it facilitates modernized producer car ordering procedures.

Stakeholders have not been formally consulted on the amendment to penalty payment mechanisms in grain delivery contracts in section 29. However, given that both grain companies and producers have enquired about the ability to use alternative penalty payment mechanisms in their contracts, during the past year, CGC Commissioners have provided information at various producer group annual general meetings and farm shows in order to clarify how the penalty payment clause can be applied. Commissioners have also had numerous informal discussions with stakeholders about their understanding of penalty payment mechanisms.

Licensees have not been consulted on the amendment to section 23 regarding the addition of a specific date by which they must submit their monthly liability reports to the CGC Licensing Unit. Licensees should be supportive of this amendment as it simply formalizes current reporting

- fournir des éclaircissements sur l'article 23 en ajoutant un énoncé indiquant que tous les négociants en grains, les exploitants de silos primaires et les exploitants de silos de transformation agréés doivent présenter à la CCG un rapport mensuel sur le passif envers les producteurs au plus tard le 15 du mois suivant la période visée.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucune modification relative aux coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a pas de coûts pour les petites entreprises.

Consultation

En juillet 2015, on a consulté les intervenants sur la modernisation du processus visant les wagons de producteurs, notamment l'ajout du champ obligatoire de l'adresse électronique du producteur. Le 17 juillet 2015, la CCG a tenu une réunion en personne et un webinaire afin de discuter des pratiques opérationnelles actualisées du Programme d'attribution de wagons de producteurs avec les administrateurs de wagons de producteurs et les installations de chargement des wagons de producteurs. En outre, la CCG a organisé, sur demande, des réunions en personne avec des associations de producteurs, des installations de chargement des wagons de producteurs, des marchands de grain et une compagnie ferroviaire sur de courtes distances. Les intervenants ont indiqué leur accord avec le changement, car il facilite la modernisation des procédures de commande de wagons de producteurs.

On n'a pas officiellement consulté les intervenants sur la modification des mécanismes de paiement des pénalités énoncés à l'article 29 des contrats d'achat de grain. Cependant, étant donné que les compagnies cérésières et les producteurs ont posé des questions sur la possibilité d'avoir recours à d'autres mécanismes de paiement des pénalités dans leurs contrats, au cours de la dernière année, les commissaires de la CCG ont fourni des renseignements lors de diverses réunions annuelles d'associations de producteurs et expositions agricoles afin d'offrir des précisions sur l'application de la clause de paiement des pénalités. En outre, les commissaires ont tenu des discussions informelles avec des intervenants sur leur compréhension des mécanismes de paiement des pénalités.

On n'a pas consulté les titulaires de licence sur la modification apportée à l'article 23 concernant l'ajout d'une date précise à laquelle ils doivent présenter leurs rapports mensuels sur les éléments de passif à l'Unité d'agrément de la CCG. Les titulaires de licence devraient appuyer cette

procedures. Once these amendments come into force, licensees will be reminded of this requirement.

Rationale

The addition of a mandatory producer email field on Form 14 of Schedule 4 (the *Application for Producer to Obtain Railway Cars* form) presents no risk or cost to stakeholders. This amendment is necessary to reflect the modernized operating practices of the CGC's Producer Car Allocation Program.

The amendment to section 29 will address the question raised by both grain companies and producers about their ability to specify other alternatives in delivery contracts to deal with the way in which the penalty amount may be paid (other than as a daily amount of lump sum). The amendment presents no risk or cost to stakeholders and will facilitate practical grain delivery contract penalty arrangements.

Amending section 23 will provide regulatory certainty for licensees and will not negatively impact their operations. In practice, the CGC Licensing Unit already requires that licensees submit their monthly liability reports by the 15th of the following month of the period being reported. This amendment presents no costs to licensees.

Implementation, enforcement and service standards

These regulatory amendments will come into force on the day on which they are registered.

Contact

Melanie Gustafson
Policy Analyst
Canadian Grain Commission
303 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 3G8
Telephone: 204-292-5721
Email: melanie.gustafson@grainscanada.gc.ca

modification, car elle vise simplement à officialiser les procédures de présentation de rapports actuelles. Une fois les modifications entrées en vigueur, on rappellera cette exigence aux titulaires de licence.

Justification

L'ajout du champ obligatoire de l'adresse électronique du producteur dans le formulaire 14 (*Demande du producteur pour se procurer des wagons*) de l'annexe 4 ne présente aucun risque et n'entraîne aucuns frais pour les intervenants. Cette modification est nécessaire en vue de tenir compte des pratiques d'exploitation actuelles du Programme d'attribution de wagons de producteurs de la CCG.

La modification apportée à l'article 29 réglera la question soulevée par les compagnies céréalières et les producteurs par rapport à la capacité de préciser d'autres solutions dans les contrats d'achat afin de traiter du paiement des pénalités (d'une autre façon qu'un montant quotidien fixe ou une somme forfaitaire unique). La modification ne présente aucun risque et n'entraîne aucuns frais pour les intervenants, et elle facilitera les arrangements de paiement pratiques des pénalités des contrats d'achat de grain.

La modification de l'article 23 fournira aux titulaires de licences une certitude sur le plan de la réglementation et n'aura pas de répercussions négatives sur leurs opérations. En pratique, l'Unité d'agrément de la CCG exige déjà que les titulaires de licence présentent un rapport mensuel sur les éléments de passif au plus tard le 15 du mois suivant la période visée. Cette modification n'entraîne aucuns frais pour les titulaires de licence.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les présentes modifications entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

Personne-ressource

Melanie Gustafson
Analyste des politiques
Commission canadienne des grains
303, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3G8
Téléphone : 204-292-5721
Courriel : melanie.gustafson@grainscanada.gc.ca

Registration
SOR/2016-257 September 30, 2016

SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT

Regulations Amending the Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations

P.C. 2016-840 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 17^a of the *Saguenay-St. Lawrence Marine Park Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations*.

Regulations Amending the Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations

Amendments

1 (1) The definitions *commercial vessel*, *disturbance of a marine mammal*, *endangered marine mammal* and *Fjord* in section 1 of the *Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations*¹ are repealed.

(2) The definitions *cargo ship*, *observation zone*, *permit* and *special activity* in section 1 of the Regulations are replaced by the following:

cargo ship means a commercial ship used to transport goods in various forms including composite units, as defined in subsection 1(1) of the *Collision Regulations*, and barge combinations. (*navire de charge*)

observation zone means a moving circular zone that exists around a vessel while it is in observation mode in the park and that has a radius of one-half nautical mile (926 m). (*zone d'observation*)

permit means any of the following permits issued by the Minister under subsection 10(1) of the Act:

- (a)** a class 1, 2 or 3 permit;
- (b)** a shuttle service permit;
- (c)** a scientific research permit;

Enregistrement
DORS/2016-257 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LE PARC MARIN DU SAGUENAY — SAINT-LAURENT

Règlement modifiant le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent

C.P. 2016-840 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 17^a de la *Loi sur le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent

Modifications

1 (1) Les définitions de *bateau commercial*, *dérangement d'un mammifère marin*, *fjord* et *mammifère marin en voie de disparition*, à l'article 1 du *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent*¹, sont abrogées.

(2) Les définitions de *activité spéciale*, *navire de charge*, *permis* et *zone d'observation*, à l'article 1 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

activité spéciale Activité ou manifestation temporaire planifiée se déroulant dans le parc, notamment un défilé, une régata, un spectacle, une production ou promotion cinématographique, une manifestation sportive ou un vol effectué à une altitude inférieure à 609,6 m (2 000 pi). (*special activity*)

navire de charge Navire de commerce servant au transport des marchandises sous diverses formes. Y sont assimilés les unités composites au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les abordages* et les ensembles intégrés remorqueurs-chalands. (*cargo ship*)

permis L'un ou l'autre des permis ci-après délivré par le ministre en vertu du paragraphe 10(1) de la Loi :

- a)** permis de classe 1, 2 ou 3;

^a S.C. 2015, c. 3, s. 151

^b S.C. 1997, c. 37

¹ SOR/2002-76

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 151

^b L.C. 1997, ch. 37

¹ DORS/2002-76

(d) a cruise ship permit; or

(e) a special activity permit. (*permis*)

special activity means a planned, temporary activity or event held in the park, and includes a parade, regatta, show, film production or promotion, sports event or an activity involving flying at an altitude of less than 609.6 m (2,000 feet). (*activité spéciale*)

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

aircraft has the same meaning as in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*. (*aéronef*)

calf means a juvenile cetacean measuring no more than one-half the size of an adult. (*veau*)

class 1 means a marine tour business whose activities take place on a vessel, other than a human-powered vessel, and include directed marine mammal watching tours. (*classe 1*)

class 2 means a marine tour business whose activities take place on a vessel, other than a human-powered vessel, and consist of activities other than directed marine mammal watching tours. (*classe 2*)

class 3 means a marine tour business whose activities take place on a human-powered vessel. (*classe 3*)

cruise ship means a passenger vessel offering overnight accommodations for at least 100 persons exclusive of crew accommodations. (*navire de croisière*)

speed means speed over the ground. (*vitesse*)

2 (1) Subsections 2(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

2 (1) Sections 3 and 14 to 26 do not apply to the superintendent, a park warden, an enforcement officer or a peace officer while engaged in the discharge of their duties.

(2) Subsection 3(2) and sections 14 to 26 do not apply to any person acting under an agreement with or instructions from the Minister for the purpose of protecting marine mammals or the environment or for the purpose of public safety or park management.

b) permis de service de navette;

c) permis de recherches scientifiques;

d) permis de navire de croisière;

e) permis d'activité spéciale. (*permit*)

zone d'observation Zone mobile délimitée par un cercle d'un rayon d'un demi-mille marin (926 m) autour d'un bateau, qui existe lorsque celui-ci est en mode d'observation dans le parc. (*observation zone*)

(3) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

aéronef S'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. (*aircraft*)

classe 1 S'entend d'une entreprise d'excursions en mer dont les activités se déroulent à bord d'un bateau, à l'exception d'un bateau à propulsion humaine, qui offre de l'observation dirigée de mammifères marins. (*class 1*)

classe 2 S'entend d'une entreprise d'excursions en mer dont les activités se déroulent à bord d'un bateau, à l'exception d'un bateau à propulsion humaine, qui offre des activités autres que l'observation dirigée de mammifères marins. (*class 2*)

classe 3 S'entend d'une entreprise d'excursions en mer dont les activités se déroulent à bord d'un bateau à propulsion humaine. (*class 3*)

navire de croisière Navire de passagers offrant de l'hébergement de nuit pour au moins cent personnes, à l'exception de l'équipage. (*cruise ship*)

veau Baleineau mesurant au plus la moitié de la taille d'un cétacé adulte. (*calf*)

vitesse S'entend de la vitesse sur le fond. (*speed*)

2 (1) Les paragraphes 2(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2 (1) Les articles 3 et 14 à 26 ne s'appliquent pas au directeur, au garde de parc, à l'agent de l'autorité ou à l'agent de la paix agissant dans l'exercice de ses fonctions.

(2) Le paragraphe 3(2) et les articles 14 à 26 ne s'appliquent pas à la personne agissant conformément à une entente avec le ministre ou aux directives de celui-ci, en vue de protéger les mammifères marins ou l'environnement, ou d'assurer la sécurité du public ou l'administration du parc.

(2) Paragraph 2(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) other than sections 14, 14.2 and 19, do not apply to the operator of a cargo ship.

(3) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Subsections 15(1) to (3) and sections 15.1 and 21 to 25 do not apply to the operator of vessel operating under a scientific research permit if

- (a) the research involves marine mammals; and
- (b) it is necessary for the purposes of the research to approach marine mammals closer than the minimum distance required under those provisions.

3 Section 3 of the Regulations is replaced by the following:

3 (1) It is prohibited for any person to operate a marine tour business, a cruise ship or a shuttle service in the park unless the person is a permit holder in respect of that business or service or is authorized in writing by the permit holder to do so on their behalf.

(2) It is prohibited for any person to conduct scientific research or to hold a special activity in the park unless the person is a permit holder in respect of that research or activity or is authorized in writing by the permit holder to do so on their behalf.

4 Section 5 of the Regulations is replaced by the following:

5 (1) A class 1 or 2 permit, a shuttle service permit or a cruise ship permit shall authorize the operation of only one vessel.

(2) A class 1, 2 or 3 permit and a shuttle service permit shall be issued only to the owner of the business or service in respect of which the permit is sought.

(3) A maximum of 53 vessels may be authorized to operate in the park under class 1 permits.

5 (1) Paragraphs 6(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the name and contact information of the applicant and, if they are different, those of the applicant's business;
- (a.1)** the type of permit being sought;
- (b) information respecting the equipment that the applicant uses or intends to use, including the number

(2) L'alinéa 2(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) à l'exception des articles 14, 14.2 et 19, ne s'applique pas au pilote d'un navire de charge.

(3) L'article 2 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Les paragraphes 15(1) à (3) et les articles 15.1 et 21 à 25 ne s'appliquent pas au pilote d'un bateau visé par un permis de recherches scientifiques si, à la fois :

- a) la recherche touche aux mammifères marins;
- b) le fait d'approcher un mammifère marin à des distances inférieures à celles prévues à ces dispositions est nécessaire à la réalisation de la recherche.

3 L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3 (1) Il est interdit, dans le parc, d'exploiter une entreprise d'excursions en mer ou un navire de croisière ou d'offrir un service de navette à moins d'être le titulaire du permis applicable ou d'être autorisé par écrit, par le titulaire, à le faire en son nom.

(2) Il est interdit, dans le parc, de mener des recherches scientifiques ou d'effectuer une activité spéciale à moins d'être le titulaire du permis applicable ou d'être autorisé par écrit, par le titulaire, à le faire en son nom.

4 L'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5 (1) Les permis de classe 1 et 2, le permis de service de navette et le permis de navire de croisière ne visent, respectivement, qu'un seul bateau.

(2) Les permis de classe 1, 2 et 3 et le permis de service de navette ne sont délivrés, respectivement, qu'au propriétaire de l'entreprise ou du service en cause.

(3) Au plus cinquante-trois bateaux peuvent être autorisés à naviguer dans le parc aux termes des permis de classe 1.

5 (1) Les alinéas 6(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) les nom et coordonnées du demandeur et, s'ils diffèrent, ceux de l'entreprise;
- a.1)** la catégorie de permis demandé;
- b) les renseignements sur le matériel que le demandeur utilise ou entend utiliser, notamment le nombre

of vessels, if any, and their registration or listing numbers;

(2) Paragraphs 6(1)(d) to (i) of the Regulations are replaced by the following:

(d) a copy of any documentation required by law to prove that any vessel that is the subject of the application is authorized to carry out, and is capable of carrying out, the activity for which the permit is sought;

(e) in the case of an application for a class 1, 2 or 3 permit, a shuttle service permit, or a cruise ship permit, the types of goods or services that the applicant intends to offer;

(f) in the case of an application for a scientific research permit, a description of the proposed scientific research, its expected duration, the objectives to be attained, the methodology and the equipment to be used, the dates on which and the times and places at which the research is to be conducted and, in the case of research involving marine mammals, a statement indicating whether it is necessary for any vessel operating under the permit to approach marine mammals closer than the minimum distance required under subsections 15(1) to (3) and sections 15.1 and 21 to 23;

(g) in the case of an application for a special activity permit, a description of the proposed special activity, its expected duration, the objectives to be attained and the dates on which and the times and places at which it is to be held; and

(h) in the case of a cruise ship permit, the dates of the intended cruise.

(3) Subsections 6(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) An application for a permit shall be accompanied by the applicable fee fixed by the Minister under section 24 of the *Parks Canada Agency Act*.

(3) A permit holder shall notify the Minister in writing as soon as feasible of any change in the information that was provided in the application.

6 Section 7 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Issuance of Permits

7 When deciding whether to issue a permit under section 10 of the Act, the Minister shall take into consideration the following objectives:

(a) the protection, control and management of the park;

de bateaux et, le cas échéant, leur numéro d'immatriculation ou d'enregistrement;

(2) Les alinéas 6(1)d) à i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) une copie de tout document exigé légalement et établissant que tout bateau visé par la demande est autorisé à exercer l'activité faisant l'objet de la demande et en état de le faire;

e) s'il s'agit d'une demande de permis de classe 1, 2 ou 3, de permis de service de navette ou de permis de navire de croisière, les types de biens ou de services que le demandeur entend offrir;

f) s'il s'agit d'une demande de permis de recherches scientifiques, un exposé des recherches scientifiques envisagées, de la durée prévue, des objectifs visés, de la méthodologie et de l'équipement ainsi que les dates, heures et lieux où elles doivent avoir lieu et, dans le cas de recherches touchant aux mammifères marins, un énoncé indiquant s'il est nécessaire que le bateau visé par le permis s'approche des mammifères marins à des distances inférieures à celles prévues aux paragraphes 15(1) à (3) et aux articles 15.1 et 21 à 23;

g) s'il s'agit d'une demande de permis d'activité spéciale, un exposé de l'activité spéciale envisagée, de la durée prévue et des objectifs visés ainsi que les dates, heures et lieux où elle doit avoir lieu;

h) s'il s'agit d'une demande de permis de navire de croisière, les dates de croisière prévues.

(3) Les paragraphes 6(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) La demande de permis est accompagnée du prix applicable fixé par le ministre en vertu de l'article 24 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*.

(3) Le titulaire du permis avise par écrit et dès que possible le ministre de tout changement des renseignements fournis dans la demande de permis.

6 L'article 7 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Délivrance de permis

7 Lorsqu'il décide de délivrer ou non un permis en vertu de l'article 10 de la Loi, le ministre prend en considération les objectifs suivants :

a) la protection, la surveillance et l'administration du parc;

- (b)** the protection of ecosystems, and any elements of ecosystems, in the park, in particular by decreasing the number of vessels authorized to operate in the park;
- (c)** the protection of the cultural resources submerged in the park;
- (d)** the protection, health and safety of the public in the park; and
- (e)** the encouragement of the use of the park for educational, recreational and scientific purposes.

Conditions

7.1 The Minister may specify conditions in a permit to fulfil the objectives set out in paragraphs 7(a) to (d), including conditions regarding one or more of the following:

- (a)** restrictions, in terms of time and place, on the conduct of the activity authorized by the permit;
- (b)** refuelling practices;
- (c)** practices for the safe conduct of the activity;
- (d)** the information that shall be provided to passengers;
- (e)** the methods of communication used by operators of vessels operating under class 1 permits, in accordance with subsection 26(2);
- (f)** the use of required equipment;
- (g)** the requirement to have on board the vessel a park warden, enforcement officer or any other person specified in the permit;
- (h)** the reporting of information to the park administration, including
 - (i)** the number of uses made annually of the vessel,
 - (ii)** in the case of a class 3 permit, a report of any incidents affecting ecosystems or the health or safety of clients, and
 - (iii)** in the case of a scientific research permit, a report on the scientific research activities performed under the terms of the permit;
- (i)** the number of clients allowed for each guide operating under a class 3 permit;
- (j)** the qualifications required for guides operating under a class 3 permit; and

- b)** la protection des écosystèmes du parc et de leurs composantes, en particulier par la réduction du nombre de bateaux pouvant être autorisés à naviguer dans le parc;
- c)** la protection des ressources culturelles submergées dans le parc;
- d)** la protection, la santé et la sécurité du public à l'intérieur du parc;
- e)** l'incitation à l'utilisation du parc à des fins éducatives, récréatives et scientifiques.

Conditions

7.1 Le ministre peut assortir le permis de toute condition visant la réalisation des objectifs prévus aux alinéas 7a) à d), notamment toute condition concernant :

- a)** les restrictions, quant au lieu et au moment de l'exercice de l'activité visée par le permis;
- b)** le ravitaillement en carburant;
- c)** les mesures à prendre pour la pratique sécuritaire de l'activité;
- d)** les renseignements à transmettre aux passagers;
- e)** le moyen de communication utilisé par le pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1, aux termes du paragraphe 26(2);
- f)** l'utilisation de l'équipement obligatoire;
- g)** l'obligation qu'un garde du parc, qu'un agent de l'autorité ou que toute personne mentionnée dans le permis se trouve à bord du bateau;
- h)** la transmission de renseignements à l'administration du parc tels que :
 - (i)** le nombre total d'utilisations du bateau au cours de l'année,
 - (ii)** dans le cas d'un permis de classe 3, un rapport de tout incident ayant une incidence sur les écosystèmes ou la santé et la sécurité des clients,
 - (iii)** dans le cas d'un permis de recherches scientifiques, un rapport à l'égard des recherches scientifiques visées par le permis;
- i)** le nombre de clients par guide qui exerce ses fonctions en vertu d'un permis de classe 3;
- j)** les qualifications requises pour les guides qui exercent leurs fonctions en vertu d'un permis de classe 3;

(k) with respect to a permit for scientific research involving marine mammals, in the event that it is necessary for a vessel to approach marine mammals closer than the minimum distance required under subsections 15(1) to (3) and sections 15.1 and 21 to 25, restrictions on the conduct of the research in order to minimize any disturbance of the marine mammals.

7.2 (1) The Minister may amend any condition of a permit to fulfil the objectives set out in paragraphs 7(a) to (d).

(2) A notice of the amendment shall be sent to the permit holder and the amendment is effective on the day after

(a) the day recorded by the park administration's server as the day on which the notice is sent, if the permit holder consents to receiving it by electronic means;

(b) the day recorded by the park administration's fax machine as the day on which the notice is sent, if the permit holder consents to receiving it by fax;

(c) the day on which the notice is received, if it is sent to the permit holder by registered mail; or

(d) the day on which the notice is received by the permit holder, if it is delivered personally.

(3) The notification is part of the permit and the permit holder shall attach it to the permit on receipt.

7 (1) Paragraph 8(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) there are reasonable grounds to believe that the permit holder has contravened these Regulations, the Act or any other applicable Acts or regulations; or

(2) Section 8 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(3.1) The Minister shall not cancel a permit without first giving the permit holder an opportunity to be heard.

8 (1) Subparagraph 11(1)(a)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the name and contact information of the person to whom the permit is to be transferred,

(2) Subparagraph 11(1)(a)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) any change in the name of the business or the name and registration or listing number of the vessel to be operated by the new permit holder under the permit after the transfer, and

k) à l'égard d'un permis de recherches scientifiques touchant aux mammifères marins où il est nécessaire d'approcher ces mammifères à des distances inférieures à celles prévues aux paragraphes 15(1) à (3) et aux articles 15.1 et 21 à 25, les restrictions visant la réalisation de la recherche de façon à minimiser le dérangement de tels mammifères.

7.2 (1) Le ministre peut modifier toute condition d'un permis en vue de la réalisation des objectifs prévus aux alinéas 7a) à d).

(2) Il envoie un avis de modification au titulaire du permis et la modification entre en vigueur le jour suivant l'une ou l'autre des dates suivantes :

a) la date de transmission de l'avis enregistrée par le serveur de l'administration du parc, si le titulaire a accepté la transmission électronique;

b) la date de transmission de l'avis enregistrée par le télécopieur de l'administration du parc, si le titulaire a accepté la transmission par télécopieur;

c) la date de réception de l'avis par courrier, s'il est transmis par courrier recommandé;

d) la date de remise de l'avis en mains propres.

(3) L'avis fait partie du permis et le titulaire l'annexe au permis dès qu'il le reçoit.

7 (1) L'alinéa 8(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) il existe des motifs raisonnables de croire que le titulaire du permis a contrevenu au présent règlement, à la Loi ou à toute autre loi ou tout autre règlement applicable;

(2) L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) Le ministre ne peut annuler un permis avant d'avoir donné au titulaire la possibilité de se faire entendre.

8 (1) Le sous-alinéa 11(1)(a)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) les nom et coordonnées du cessionnaire,

(2) Le sous-alinéa 11(1)(a)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) de tout changement de la raison sociale ou des nom et numéro d'immatriculation ou d'enregistrement du bateau que le nouveau titulaire du permis prévoit utiliser en vertu du permis après la cession,

9 The heading before section 12 and sections 12 and 13 are replaced by the following:

Marine Activities Certificate

11.1 (1) The holder of a class 1, 2 or 3 permit, a scientific research permit involving marine mammals or a special activity permit involving marine mammals shall ensure that the operator or guide conducting an activity under the permit holds a marine activities certificate issued by the Minister.

(2) The Minister shall issue a certificate to an operator or guide who has passed a training course approved by the Minister. The operator or guide shall pass an annual examination to renew the certificate.

(3) The operator or guide shall pay the applicable fee for the certificate as fixed by the Minister under section 24 of the *Parks Canada Agency Act*.

(4) The operator or guide shall carry the certificate at all times when engaged in the activities referred to in the permit.

Suspension and Cancellation of Certificate

11.2 (1) The ground for suspension of a marine activities certificate by the Minister under section 10 of the Act is that there are reasonable grounds to believe that the operator or guide has contravened the Act, these Regulations or other applicable Acts or regulations.

(2) The grounds for cancellation of a certificate by the Minister under section 10 of the Act are

(a) that the operator or guide has been convicted three times of contravening the Act, these Regulations or other applicable Acts or regulations; or

(b) that the certificate has been suspended three times.

(3) The Minister shall not issue a certificate to an operator or guide whose certificate has previously been cancelled.

(4) The Minister shall not cancel a certificate without first giving the operator or guide an opportunity to be heard.

Log Book

11.3 (1) The permit holder of a class 1 or 2 permit, a shuttle service permit, a scientific research permit or a cruise

9 L'intertitre précédant l'article 12 et les articles 12 et 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Attestation visant des activités en mer

11.1 (1) Le titulaire d'un permis de classe 1, 2 ou 3, d'un permis de recherches scientifiques touchant aux mammifères marins ou d'un permis d'activité spéciale touchant aux mammifères marins veille à ce que le pilote ou le guide qui exerce une activité visée par le permis détienne une attestation visant des activités en mer délivrée par le ministre.

(2) Le ministre délivre l'attestation à tout pilote ou guide qui a suivi avec succès une formation approuvée par lui. Pour que son attestation soit renouvelée, le pilote ou le guide doit réussir un examen annuel.

(3) Le pilote ou le guide paie le prix applicable fixé par le ministre pour l'attestation en vertu de l'article 24 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*.

(4) Le pilote ou le guide doit avoir son attestation avec lui en tout temps lorsqu'il exerce une activité visée par le permis.

Suspension et annulation de l'attestation

11.2 (1) Le fait qu'il existe des motifs raisonnables de croire que le pilote ou le guide a contrevenu au présent règlement, à la Loi ou à toute autre loi ou tout autre règlement applicable constitue le motif de suspension de l'attestation visant des activités en mer par le ministre aux termes de l'article 10 de la Loi.

(2) Les motifs d'annulation de l'attestation par le ministre aux termes de l'article 10 de la Loi sont les suivants :

a) le titulaire de l'attestation a été reconnu coupable à trois reprises d'avoir contrevenu au présent règlement, à la Loi ou à toute autre loi ou tout autre règlement applicable;

b) l'attestation a été suspendue trois fois.

(3) Le ministre ne peut délivrer une attestation au pilote ou au guide dont l'attestation a déjà été annulée.

(4) Le ministre ne peut annuler une attestation avant d'avoir donné au pilote ou au guide la possibilité de se faire entendre.

Journal de bord

11.3 (1) Le titulaire d'un permis de classe 1 ou 2, d'un permis de service de navette, d'un permis de recherches

ship permit shall ensure that the log book of a vessel operating under the permit is maintained.

(2) The log book shall contain the following information for each use of the vessel under the permit:

- (a)** the date;
- (b)** the point of departure;
- (c)** the name of the operator;
- (d)** the time of departure and return;
- (e)** the number of passengers;
- (f)** the operator's signature; and
- (g)** a note of any incidents affecting ecosystems or the health or safety of passengers.

(3) The log book shall be presented to a park warden or enforcement officer on request.

Equipment

11.4 (1) The permit holder of a class 1 or 2 permit, a shuttle service permit or a cruise ship permit shall ensure that the vessel operating under the permit is equipped with

- (a)** a fixed GPS that can provide the exact speed of the vessel in knots; and
- (b)** a navigation radar, except a vessel in operation in the Saguenay Fjord upstream of l'Anse-de-Roche.

(2) The GPS and radar shall be in good working order and shall be turned on when the vessel is in operation.

Flag

12 The holder of a class 1 or 2 permit, a shuttle service permit or a scientific research permit shall ensure that the vessel operating under the permit flies the appropriate identification flag issued with that permit in a manner that clearly identifies the type of authorized activity which the vessel is carrying out.

Identification

13 (1) The holder of a class 3 permit shall ensure that the vessels operating under the permit carry on both of their sides an approved, clearly visible, sign identifying the name of the business.

scientifiques ou d'un permis de navire de croisière veille à la tenue du journal de bord du bateau.

(2) Les éléments ci-après sont consignés au journal de bord, pour chaque utilisation du bateau liée au permis :

- a)** la date;
- b)** le point de départ;
- c)** le nom du pilote;
- d)** l'heure de départ et de retour;
- e)** le nombre de passagers;
- f)** la signature du pilote;
- g)** la mention de tout incident ayant une incidence sur les écosystèmes ou sur la santé et la sécurité des passagers.

(3) Le journal de bord doit être présenté, sur demande, au garde de parc ou à un agent de l'autorité.

Équipement

11.4 (1) Le titulaire d'un permis de classe 1 ou 2, d'un permis de service de navette ou d'un permis de navire de croisière veille à ce que le bateau soit équipé, à la fois :

- a)** d'un GPS fixe permettant de connaître la vitesse exacte du bateau en nœuds;
- b)** d'un radar de navigation, sauf dans le cas d'un bateau qui navigue dans le fjord du Saguenay en amont de l'Anse-de-Roche.

(2) Le GPS et le radar doivent être en bon état de fonctionnement et être en marche lors de l'utilisation du bateau.

Pavillon

12 Le titulaire d'un permis de classe 1 ou 2, d'un permis de service de navette ou d'un permis de recherches scientifiques veille à ce que le bateau visé par ce permis arbore le pavillon correspondant, de manière à identifier clairement l'activité autorisée à laquelle le bateau se livre; le pavillon lui est remis lors de la délivrance du permis.

Marque

13 (1) Le titulaire d'un permis de classe 3 veille à ce que les bateaux qu'il utilise aux termes de ce permis portent en évidence, sur les deux côtés, une marque approuvée identifiant la raison sociale de son entreprise.

(2) The Minister shall approve the sign if it clearly identifies the business.

10 Subsection 14(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Disturbance of a marine mammal includes, but is not limited to, the following activities:

- (a)** feeding or touching a marine mammal;
- (b)** entering the water with the intention of swimming or otherwise interacting with marine mammals;
- (c)** playing whale songs or calls, or making any other noise that may resemble whale songs or calls, under water;
- (d)** separating members of a group of marine mammals or going between an adult marine mammal and its calf;
- (e)** trapping a cetacean or group of cetaceans between a vessel and the shore or between a vessel and other vessels; and
- (f)** any undue interruption, alteration or disruption of the normal behaviour of a marine mammal, in particular its social, swimming, breathing, diving, resting, feeding, nursing or reproductive behaviour.

(3) Subsection (1), in respect of behaviour that may injure or cause the disturbance of marine mammals, does not apply to a person conducting scientific research involving marine mammals under a scientific research permit if the injury or disturbance is necessary for the research.

(4) The operator of a vessel that is involved in an incident in which a marine mammal is killed or injured or that collides with a marine mammal shall report the incident immediately to a park warden or an enforcement officer and provide the following information:

- (a)** the name of the operator and contact information that would permit prompt communication;
- (b)** the location, date and time of the incident;
- (c)** the species involved;
- (d)** the circumstances of the incident;
- (e)** the condition of the animal before and after the incident, if known;
- (f)** the animal's direction of travel after the incident;
- (g)** the weather and sea conditions; and
- (h)** any other relevant information.

(2) Le ministre approuve la marque si celle-ci identifie clairement la raison sociale de l'entreprise du titulaire.

10 Le paragraphe 14(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le fait de déranger un mammifère marin s'entend notamment des actions suivantes :

- a)** nourrir ou toucher un mammifère marin;
- b)** entrer dans l'eau dans l'intention de nager ou d'interagir autrement avec des mammifères marins;
- c)** faire jouer, sous l'eau, des chants et des cris de baleines, ou tout autre bruit qui y ressemble;
- d)** séparer un groupe de mammifères marins ou passer entre un mammifère marin adulte et son veau;
- e)** placer le bateau de façon à encercler un cétacé ou un groupe de cétacés entre un bateau et la côte ou entre plusieurs bateaux;
- f)** d'interrompre, de modifier ou de perturber de façon excessive les comportements normaux d'un mammifère marin, notamment les comportements sociaux et de nage, de ventilation, de plongée, de repos, d'alimentation, d'allaitement ou de reproduction.

(3) Le paragraphe (1), pour ce qui est des comportements pouvant blesser ou déranger un mammifère marin, ne s'applique pas à une personne exerçant des recherches scientifiques touchant aux mammifères marins en vertu d'un permis de recherches scientifiques si ces comportements sont nécessaires à la réalisation de la recherche.

(4) Le pilote du bateau qui heurte un mammifère marin ou qui est en cause dans un incident ayant entraîné des blessures à un mammifère marin ou la mort de celui-ci signale sans délai l'incident à un garde de parc ou à un agent de l'autorité en fournissant les éléments suivants :

- a)** son nom et des coordonnées pour le joindre rapidement;
- b)** le lieu, la date et l'heure de l'incident;
- c)** l'espèce concernée;
- d)** les circonstances de l'incident;
- e)** l'état de l'animal avant et après l'incident, s'il est connu;
- f)** la direction prise par l'animal après l'incident;
- g)** les conditions météorologiques et l'état de la mer;
- h)** tout autre renseignement pertinent.

11 The heading before section 15 and sections 15 to 18 of the Regulations are replaced by the following:

Temporary Exclusion Area

14.1 The Minister shall establish a temporary exclusion area if it is necessary for

- (a) the protection, control or management of the park;
- (b) the protection of ecosystems or any elements of ecosystems, in the park;
- (c) the protection of the cultural resources submerged in the park; or
- (d) the protection, health or safety of the public in the park.

14.2 It is prohibited for any person to enter a temporary exclusion area during the time that it is in force unless that person is authorized by the Minister to do so for purposes related to the reason for the establishment of the exclusion area.

14.3 (1) The Minister shall determine the geographic limits of the temporary exclusion area.

(2) The Minister shall determine the period during which the temporary exclusion area will remain in force, the duration of which shall not exceed 60 days.

(3) The Minister may establish further periods not exceeding 60 days each if it is necessary for the reasons set out in section 14.1.

(4) The Minister shall, as soon as feasible, have the Department of Fisheries and Oceans communicate in a *Notice to Shipping* or a *Notice to Mariners*, the decision to establish the temporary exclusion area and the decisions made under subsections (1) to (3). The Minister shall also communicate by fax or other electronic means the same to all permit holders and any marinas from which vessels may navigate into the park and post notices in conspicuous places where the notices are most likely to come to the attention of any person who will enter the area.

(5) The temporary exclusion area exists as of the time that the decision establishing it is communicated.

Prohibition

14.4 It is prohibited, in the park,

- (a) to use a personal watercraft, as defined in subsection 1(1) of the *Small Vessel Regulations*;

11 L'intertitre précédant l'article 15 et les articles 15 à 18 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Secteur d'exclusion temporaire

14.1 Le ministre établit un secteur d'exclusion temporaire si cela est nécessaire pour :

- a) la protection, la surveillance ou l'administration du parc;
- b) la protection des écosystèmes du parc ou de leurs composantes dans le parc;
- c) la protection des ressources culturelles submergées dans le parc;
- d) la protection, la santé ou la sécurité du public à l'intérieur du parc.

14.2 Il est interdit de pénétrer dans un secteur d'exclusion temporaire pendant la période où ce secteur est en place à moins d'avoir l'autorisation du ministre d'y pénétrer à des fins liées à la raison en justifiant l'établissement.

14.3 (1) Le ministre détermine les limites géographiques de tout secteur d'exclusion temporaire.

(2) Il détermine la période — d'au plus soixante jours — pendant laquelle le secteur d'exclusion temporaire sera en place.

(3) Il peut fixer d'autres périodes d'au plus soixante jours chacune si cela est nécessaire pour les raisons mentionnées à l'article 14.1.

(4) Dès que possible, il fait communiquer sa décision d'établir un secteur d'exclusion temporaire et toute décision prise aux termes des paragraphes (1) à (3) par le ministère des Pêches et des Océans dans un *Avis à la navigation* ou un *Avis aux navigateurs*. Il communique également ces décisions, par télécopieur ou voie électronique, à tous les titulaires de permis ainsi qu'aux marinas à partir desquelles des bateaux peuvent partir pour naviguer dans le parc et affiche, bien en vue, des avis aux endroits où ils sont le plus susceptibles d'attirer l'attention des personnes qui vont entrer dans le secteur en cause.

(5) Le secteur d'exclusion temporaire existe à compter du moment où la décision de l'établir est communiquée.

Activités interdites

14.4 Il est interdit, dans le parc :

- a) d'utiliser une motomarine au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les petits bâtiments*;

- (b)** to use an air cushion vehicle;
- (c)** to conduct a water sport activity using a vessel or any other motorized system as a method of traction; or
- (d)** to offer any commercial services related to hunting migratory birds.

Distance Requirements

15 (1) Subject to subsections 15.1(1) and (2), the operator of a vessel shall not, by means of the vessel's motors or under the force of the winds, waves, currents or by any other means, permit the vessel to approach a cetacean within a distance of less than 100 m, if the vessel is operating under a class 1 permit, or within a distance of less than 200 m, in the case of any other vessel.

(2) Subject to subsections 15.1(1) and (2), the operator of a vessel shall not place the vessel in the path of a cetacean in such a manner that the cetacean will pass within a distance of less than 100 m, if the vessel is operating under a class 1 permit, or within a distance of less than 200 m, in the case of any other vessel.

(3) If a cetacean, other than a beluga, approaches within a distance of less than 100 m from a vessel that is operating under a class 1 permit, or less than 200 m from any other vessel, the operator of the vessel shall place the engine in neutral gear until the cetacean has dived toward the seabed or moved more than 100 m or 200 m from the vessel, as the case may be.

(4) Subject to subsection 15.1(1), the operator of a vessel operating under a class 1 permit shall not permit the vessel to approach within a distance of less than 200 m from a cetacean accompanied by a calf or from a resting cetacean.

15.1 (1) The operator of a vessel shall maintain a minimum distance of 400 m between the vessel and any marine mammal of a species or of a population of a species that is listed in any of Parts 1 to 3 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*.

(2) The operator of a vessel shall not place the vessel in the path of a marine mammal referred to in subsection (1) in such a manner that the marine mammal will pass within a distance of less than 400 m.

(3) Despite subsections (1) and (2), if the operator of a vessel is unable to maintain a minimum distance of 400 m from a beluga, the operator shall maintain course until the vessel is more than 400 m from any beluga.

(4) Despite subsection (1), if a vessel is in observation mode when a beluga approaches within a distance of less

- b)** d'utiliser un aéroglisseur;
- c)** de pratiquer un sport nautique de traction au moyen d'un bateau motorisé ou de tout autre système de traction motorisé;
- d)** d'offrir un service commercial lié à la chasse aux oiseaux migrateurs.

Distances à respecter

15 (1) Sous réserve des paragraphes 15.1(1) et (2), il est interdit au pilote d'un bateau de permettre au bateau de s'approcher, notamment au moyen de la force motrice de celui-ci ou sous l'action du vent, des vagues ou du courant, à moins de 200 m d'un cétacé ou, si le bateau est visé par un permis de classe 1, à moins de 100 m d'un cétacé.

(2) Sous réserve des paragraphes 15.1(1) et (2), il est interdit au pilote d'un bateau de mettre le bateau sur le chemin d'un cétacé de manière à ce que celui-ci passe à moins de 200 m du bateau ou, si le bateau est visé par un permis de classe 1, à moins de 100 m de celui-ci.

(3) Dans le cas où un cétacé, à l'exception d'un béluga, s'approche à moins de 200 m de son bateau ou, si le bateau est visé par un permis de classe 1, à moins de 100 m de celui-ci, le pilote embraye le bateau au point mort jusqu'à ce que le cétacé se soit éloigné à plus de 200 m ou 100 m, selon le cas, ou ait plongé vers le fond.

(4) Sous réserve du paragraphe 15.1(1), il est interdit au pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1 de permettre au bateau de s'approcher à moins de 200 m d'un cétacé accompagné d'un veau, ou d'un cétacé au repos.

15.1 (1) Le pilote d'un bateau maintient celui-ci à au moins 400 m de tout mammifère marin appartenant à une espèce ou à la population d'une espèce inscrite à l'une des parties 1 à 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

(2) Il est interdit au pilote d'un bateau de mettre le bateau sur le chemin d'un mammifère marin visé au paragraphe (1) de manière à ce que celui-ci passe à moins de 400 m du bateau.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), lorsque le pilote d'un bateau n'est pas en mesure de maintenir une distance d'au moins 400 m d'un béluga, il maintient le cap jusqu'à ce que le bateau se trouve à plus de 400 m de tout béluga.

(4) Malgré le paragraphe (1), lorsqu'un bateau se trouve en mode d'observation et qu'un béluga s'en approche à

than 400 m, the operator of the vessel shall place the vessel engine in neutral gear or move the vessel away in accordance with sections 23 and 24.

15.2 In the event of an inconsistency between these Regulations and the *Collision Regulations*, the *Collision Regulations* prevail to the extent of the inconsistency.

Concentration of Vessels

16 Despite subsection 15(1), the operator of a vessel operating under a class 1 permit shall not permit the vessel to approach within a distance of less than 200 m from a cetacean when there are more than four vessels within a radius of 400 m from that vessel.

17 The operator of a vessel operating under a class 1 permit shall not permit the vessel to enter an observation zone or observation area if there are more than nine vessels operating under a class 1 permit already in the zone or area.

Aircraft

18 It is prohibited for any pilot to fly an aircraft over the park at an altitude of less than 609.6 m (2,000 feet) from the surface of the water or take off from or land in the park unless the person is the holder of a special activity permit authorizing this activity.

12 The heading before section 19 of the Regulations is replaced by the following:

Speed Limits and Manoeuvres

13 Section 20 of the Regulations is replaced by the following:

19.1 Despite sections 20 to 24, the operator of a vessel in the mouth of the Saguenay, as described in the schedule, shall not operate the vessel at a speed greater than 15 knots, or 20 knots in the case of vessels operating under a class 1 permit that require a speed greater than 15 knots in order to plane, during the period from May 1 to October 31 of each year.

20 The operator of a vessel shall not operate the vessel at a speed greater than 10 knots when it is in the observation zone of another vessel or in an observation area.

14 The portion of section 21 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

21 Despite section 20, the operator of a vessel that is between 100 and 400 m, in the case of a vessel operating

moins de 400 m, le pilote embraye le bateau au point mort, ou l'éloigne conformément aux articles 23 et 24.

15.2 Les dispositions du *Règlement sur les abordages* l'emportent sur les dispositions incompatibles du présent règlement.

Concentration de bateaux

16 Malgré le paragraphe 15(1), il est interdit au pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1 de permettre au bateau de s'approcher à moins de 200 m d'un cétacé lorsque plus de quatre bateaux se trouvent dans un rayon de 400 m du bateau.

17 Il est interdit au pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1 de permettre au bateau de pénétrer dans une zone d'observation ou un secteur d'observation lorsque plus de neuf bateaux visés par un tel permis s'y trouvent déjà.

Aéronef

18 Il est interdit au pilote d'un aéronef de survoler le parc à une altitude de moins de 609,6 m (2 000 pi) de la surface de l'eau ou de décoller du parc ou d'y amerrir, à moins d'être titulaire d'un permis d'activité spéciale à l'égard de cette activité.

12 L'intertitre précédent l'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Vitesses maximales et manœuvres

13 L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19.1 Malgré les articles 20 à 24, il est interdit au pilote d'un bateau, du 1^{er} mai au 31 octobre, de naviguer dans l'embouchure du Saguenay dont les limites figurent à l'annexe à une vitesse supérieure à 15 nœuds ou, s'il s'agit d'un bateau visé par un permis de classe 1 devant atteindre une vitesse supérieure à 15 nœuds pour déjauger, à 20 nœuds.

20 Il est interdit au pilote d'un bateau de naviguer à une vitesse supérieure à 10 nœuds dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation.

14 Le passage de l'article 21 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

21 Malgré l'article 20, il est interdit au pilote dont le bateau se trouve à une distance d'entre 200 et 400 m ou, s'il

under a class 1 permit, and between 200 and 400 m, in the case of any other vessel, from a cetacean other than a beluga, shall not

15 Sections 22 to 24 of the Regulations are replaced by the following:

22 If a vessel unexpectedly encounters a marine mammal, other than a beluga, at a distance of less than 400 m, the operator of the vessel, other than a human-powered vessel, shall reduce the speed of the vessel to a speed not greater than the minimum speed required to manoeuvre the vessel.

23 Subject to subsections 15(3) and 15.1(4) and section 22, the operator of a vessel, other than a human-powered vessel, that is less than one-half nautical mile (926 m) from a beluga shall not permit the vessel to remain stationary and shall operate it at a constant speed that is not less than 5 and not greater than 10 knots.

24 The operator of a vessel that is less than one-half nautical mile (926 m) from a beluga shall not change the direction of the vessel in a repetitive manner.

Observation Zones and Observation Areas

25 (1) The operator of a vessel shall not keep the vessel in observation mode for more than one hour or operate the vessel in the observation zone of another vessel or in an observation area for more than one hour.

(2) The operator of a vessel shall not permit the vessel to re-enter the observation zone of another vessel or an observation area until one hour has elapsed after leaving that observation zone or observation area, as the case may be.

26 (1) The operator of a vessel operating under a class 1 permit shall not permit the vessel to approach a cetacean within a distance of between 100 and 200 m

(a) for more than two periods of 30 minutes each during each excursion; or

(b) more than once in the same observation zone or observation area.

(2) The operator of a vessel operating under a class 1 permit shall — when the vessel is placed in observation mode, enters an observation zone or leaves an observation zone — indicate this to all other vessels nearby by the means of communication indicated in the permit under which the vessel is authorized to operate.

s'agit d'un bateau visé par un permis de classe 1, d'entre 100 et 400 m, d'un cétacé autre qu'un béluga :

15 Les articles 22 à 24 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

22 Le pilote d'un bateau, à l'exception d'un bateau à propulsion humaine, qui aperçoit soudainement un mammifère marin, autre qu'un béluga, à moins de 400 m en réduit la vitesse de manière à ce qu'elle ne dépasse pas la vitesse minimale requise pour le manoeuvrer.

23 Sous réserve des paragraphes 15(3) et 15.1(4) et de l'article 22, le pilote d'un bateau, à l'exception d'un bateau à propulsion humaine, qui se trouve à moins d'un demi-mille marin (926 m) d'un béluga, ne peut demeurer stationnaire et doit naviguer à une vitesse constante d'au moins 5 nœuds et d'au plus 10 nœuds.

24 Il est interdit au pilote dont le bateau se trouve à moins d'un demi-mille marin (926 m) d'un béluga d'effectuer des changements de direction à répétition.

Zones d'observation et secteurs d'observation

25 (1) Il est interdit au pilote d'un bateau de garder celui-ci en mode d'observation pendant plus d'une heure ou de naviguer pendant plus d'une heure dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation.

(2) Il est interdit au pilote de permettre au bateau de pénétrer de nouveau dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation moins d'une heure après avoir quitté la zone ou le secteur, selon le cas.

26 (1) Il est interdit au pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1 de permettre au bateau de s'approcher à une distance d'entre 100 et 200 m d'un cétacé :

a) pendant plus de deux périodes d'une durée maximale de trente minutes chacune durant une excursion;

b) plus d'une fois dans la même zone d'observation ou dans le même secteur d'observation durant une excursion.

(2) Lorsque le pilote d'un bateau visé par un permis de classe 1 crée ou rallie une zone d'observation et lorsqu'il quitte une telle zone, il en informe par le moyen de communication indiqué dans le permis, tous les bateaux se trouvant aux alentours.

(3) Despite section 25, the operator of a vessel operating under a class 2 permit shall not place the vessel in observation mode or enter the observation zone of any vessel.

16 The schedule to the Regulations is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

17 These Regulations come into force on January 1, 2017.

SCHEDULE

(Section 16)

SCHEDULE

(Section 19.1)

Mouth of the Saguenay

The geographic coordinates below refer to the North American Datum of 1927 (NAD27).

The area of the park bounded

(a) on the south by a line approximately 3.65 nautical miles in length

(i) commencing at a point near Pointe-aux-Alouettes, having the geographical coordinates 48°05'52" N latitude and 69°42'26" W longitude,

(ii) then to a point near Îlet-aux-Alouettes, having the geographical coordinates 48°06'27" N latitude and 69°41'02" W longitude,

(iii) then to a point near buoy S7, having the geographical coordinates 48°07'11" N latitude and 69°40'30" W longitude,

(iv) then to a point near buoy S8, having the geographical coordinates 48°07'30" N latitude and 69°40'17" W longitude, and

(v) ending at a point near Pointe-aux-Vaches, having the geographical coordinates 48°08'52" N latitude and 69°39'58" W longitude; and

(b) on the north by a line approximately 0.77 nautical miles in length

(i) commencing at a point near Baie-Sainte-Catherine ferry wharf, having the geographical coordinates 48°07'35" N latitude and 69°43'47" W longitude, and

(ii) ending at a point near the Tadoussac ferry wharf, having the geographical coordinates 48°08'21" N latitude and 69°43'37" W longitude.

(3) Malgré l'article 25, il est interdit au pilote d'un bateau visé par un permis de classe 2 de le placer en mode d'observation ou de le faire entrer dans la zone d'observation de tout bateau.

16 L'annexe du même règlement est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

17 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

ANNEXE

(article 16)

ANNEXE

(article 19.1)

Embouchure du Saguenay

Les coordonnées géographiques ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1927 (NAD27).

La partie du parc bornée :

a) au sud par une ligne d'environ 3,65 milles marins :

(i) partant d'un point situé près de la Pointe-aux-Alouettes, dont les coordonnées géographiques sont 48°05'52" de latitude N. et 69°42'26" de longitude O.,

(ii) de là, passant par un point situé près de l'Îlet-aux-Alouettes, dont les coordonnées géographiques sont 48°06'27" de latitude N. et 69°41'02" de longitude O.,

(iii) de là, passant par un point situé près de la bouée S7, dont les coordonnées géographiques sont 48°07'11" de latitude N. et 69°40'30" de longitude O.,

(iv) de là, passant par un point situé près de la bouée S8, dont les coordonnées géographiques sont 48°07'30" de latitude N. et 69°40'17" de longitude O.,

(v) se terminant à un point situé près de la Pointe-aux-Vaches, dont les coordonnées géographiques sont 48°08'52" de latitude N. et 69°39'58" de longitude O.;

b) au nord par une ligne d'environ 0,77 mille marin :

(i) partant d'un point situé près du quai du traversier de Baie-Sainte-Catherine, dont les coordonnées géographiques sont 48°07'35" de latitude N. et 69°43'47" de longitude O.,

(ii) se terminant à un point situé près du quai du traversier de Tadoussac, dont les coordonnées géographiques sont 48°08'21" de latitude N. et 69°43'37" de longitude O.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The purpose of the Saguenay-St. Lawrence Marine Park is to increase, for the benefit of present and future generations, the level of ecosystem protection for a representative portion of the Saguenay Fjord and St. Lawrence Estuary. It fulfills this conservation objective while encouraging use of the marine park for educational, recreational and scientific purposes (e.g. research on ecosystems or on the impacts of activities on habitats, species and the evolution of natural processes). Management of marine activities within the marine park is also designed to increase the protection of resources to ensure that activities are carried out with the utmost respect for the environment, while offering memorable visitor experiences.

A report prepared in 2007 on the state of the Saguenay-St. Lawrence Marine Park (http://parcmarin.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/Summary_State_of_the_marine_park_report_2007_web-1.pdf) indicates that contaminants are still present in the park's environment and that human activity has increased. These activities generate considerable impacts on ecosystems, particularly on species at risk, including the St. Lawrence beluga and the blue whale.

The main activities that take place in the marine park are shipping, passenger transportation, marine excursions, cruises, pleasure craft use, sea kayaking, scuba diving and observation from land sites. Many of these activities take place in the marine park, which contributes to heavy marine traffic in certain areas. Marine traffic is heavier during the summer, a period when wildlife species converge on the marine park for feeding and reproduction.

In addition to the increased risks for public safety, heavy marine traffic creates various environmental impacts, including hydrocarbon contamination, underwater noise and impacts on wildlife species through an increased risk of collisions and the disturbance of marine mammals' feeding, resting and reproduction activities. These impacts are particularly harmful in their effect on species considered to be at risk under the *Species at Risk Act*, for

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent a pour objectif d'améliorer, au profit des générations actuelles et futures, la protection des écosystèmes d'une partie représentative du fjord du Saguenay et de l'estuaire du Saint-Laurent. Il remplit cette fonction de conservation tout en favorisant l'exercice d'activités éducatives, récréatives et scientifiques (par exemple la recherche sur les écosystèmes ou sur les impacts des activités sur les habitats, les espèces et l'évolution des processus naturels). Le mode de gestion des activités en mer dans les limites du parc marin vise ainsi une protection accrue des ressources, de sorte que les activités concernées puissent être exercées dans le plus grand respect de l'environnement, tout en offrant aux visiteurs des expériences mémorables.

Un rapport élaboré en 2007 sur l'état du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent (http://parcmarin.qc.ca/wp-content/uploads/2016/10/Sommaire-du-Rapport-sur-l%C3%A9tat-du-parc-marin-2007_web.pdf) indique que des contaminants sont toujours présents dans l'environnement du parc et qu'on assiste à un développement accru des activités humaines. Ces activités engendrent des effets considérables sur les écosystèmes, notamment sur les espèces en péril telles que le béluga du Saint-Laurent et le rorqual bleu.

Les principales activités ayant cours dans le parc marin sont : le transport maritime de marchandises, le transport de passagers, les excursions en mer, les croisières, la navigation de plaisance, le kayak de mer, la plongée sous-marine et l'observation à partir de sites terrestres. En somme, plusieurs activités sont exercées dans le parc marin, ce qui favorise un trafic maritime intense dans certains secteurs. Le trafic maritime est plus intense en saison estivale, période pendant laquelle la majorité des espèces fauniques convergent vers le parc marin pour s'alimenter ou se reproduire.

En plus d'augmenter les risques pour la sécurité des personnes, le trafic maritime entraîne, de par sa densité, divers impacts environnementaux, comme la contamination par les hydrocarbures, le bruit sous-marin et les effets sur les espèces fauniques, tels que l'accroissement des risques de collisions et la perturbation des activités d'alimentation, de repos et de reproduction des mammifères marins. Ces effets sont d'autant plus nocifs qu'ils touchent

example, the blue whale, listed as endangered, and the St. Lawrence beluga, a species threatened with extinction.

To ensure that the marine park fulfils its mandate, standards have been developed to control activities within it. These standards must be in line with the changing conditions in which marine mammal observation activities take place and draw on new practices that foster better protection of the ecosystem and marine mammals.

The *Saguenay-St. Lawrence Marine Park Act* (the Act), under which the Saguenay-St. Lawrence Marine Park was created, provides for the establishment of harmonization and coordinating committees, made up of representatives of the Minister responsible for the Parks Canada Agency, the Minister of Environment and Climate Change, and the Quebec Minister. These committees ensure the successful harmonization and implementation of park activities and programs of the Government of Canada and the Government of Quebec who together jointly manage the marine park. As part of the duties conferred upon them under the Act, these two committees recommended amendments to the rules and standards governing the activities conducted within the park.

Background

Enacted under section 17 of the Act, the *Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations* (the Regulations) provide a framework for park management and activities carried out in the marine park. The Regulations came into force in 2002 and are the primary tool for protecting marine mammals in relation to the marine mammal observation industry.

Over the last decade, the standards, practices and conditions surrounding marine mammal observation activities have evolved around the world. For example, the National Oceanic and Atmospheric Administration of the Department of Commerce in the United States has developed guidelines for the responsible observation of marine fauna (*Guidelines for Responsible Marine Wildlife Viewing*). The Pacific Whale Watch Association, which includes several Canadian and American whale watching companies, has also published guidelines on a similar topic. Since the Regulations came into force, the number of cruise ships navigating the waters of the marine park has risen substantially as a result of the growth of the cruise ship industry in Quebec.

The two committees involved in setting the management direction of the marine park, the Coordinating Committee and the Harmonization Committee, made recommendations related to the management of the Saguenay-St. Lawrence Marine Park.

des espèces considérées en périls, aux termes de la *Loi sur les espèces en péril*, telles que le rorqual bleu, en danger de disparition, et le béluga du Saint-Laurent, espèce menacée de disparition.

Des normes ont été établies pour veiller à ce que le parc réalise son mandat à travers l'encadrement des activités qui s'y déroulent. Ces normes doivent suivre l'évolution des conditions dans lesquelles s'exercent les activités d'observation des mammifères marins et s'inspirer de nouvelles pratiques favorisant une meilleure protection de l'écosystème et des mammifères marins.

De plus, la *Loi sur le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent* (la Loi), en vertu de laquelle le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent a été créé, prévoit la mise sur pied des comités de coordination et d'harmonisation, qui comptent des représentants du ministre responsable de l'Agence Parcs Canada, soit le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, et du ministre du Québec. Ces comités veillent à la coordination et à la mise en œuvre des activités et des programmes du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec, qui gèrent conjointement le parc marin. Dans le cadre des tâches qui leur sont confiées aux termes de la Loi, ces deux comités ont recommandé des modifications aux règles qui régissent les activités dans le parc.

Contexte

Édicté en vertu de l'article 17 de la Loi, le *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent* (le Règlement) encadre la gestion du parc et les activités qui s'y exercent. Il a été adopté en 2002 et constitue l'outil principal assurant la protection de mammifères marins à l'égard de l'industrie d'observation de ces mammifères.

Au cours de la dernière décennie, les normes, les pratiques et les conditions relatives à la pratique des activités d'observation des mammifères marins ont évolué partout dans le monde. Par exemple, la National Oceanic and Atmospheric Administration du Department of Commerce (département du Commerce) des États-Unis a élaboré des lignes directrices sur l'observation responsable de la faune marine (*Guidelines for Responsible Marine Wildlife Viewing*). La Pacific Whale Watch Association, qui regroupe de nombreuses entreprises canadiennes et américaines d'observation des baleines, a aussi publié des lignes directrices sur un sujet semblable. De plus, depuis l'entrée en vigueur du Règlement, le nombre de navires de croisières en circulation dans le parc marin a considérablement augmenté en raison des développements intenses de cette industrie au Québec.

Les deux comités qui participent à l'orientation de la gestion du parc marin, soit le Comité de coordination et le Comité d'harmonisation, ont formulé des recommandations en matière de gestion du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent.

They recommended that measures be taken to adapt park management and administration approaches to take into account changes in park activities and the conditions under which they are carried out (i.e. increase in marine traffic in the St. Lawrence Estuary, which raises significant concerns for public safety and the environment). The purpose is to enhance the protection of ecosystems and marine mammals in particular, while promoting educational and recreational uses of the park.

In addition, the Regulations were reviewed by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, which recommended certain amendments.

Objectives

In response to these developments and in light of the marine park's experience in implementing the Regulations over the past 10 years, the Regulations must be amended to take into consideration recent changes related to marine mammal observation activities in the park.

The objectives of the amendments to the Regulations are to

- update the standards governing the management of the marine park and the activities carried out there;
- respond to the recommendations of the Harmonization Committee and the Coordinating Committee; and
- respond to the recommendations of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Description

Classes of marine tour permits

New classes of marine tour permits will now be offered to marine tour businesses in order to better reflect the diversity of activities that take place in the marine park. Currently, a marine tour permit is issued based on the duration of the activity, namely, whether for more than 10 days or less than 10 days. This permit distribution system does not distinguish fairly and equitably among the various activities carried out in the marine park.

The Regulations will provide for the issuance of marine tour permits based on the type of activities offered to visitors. Class 1 permits will be reserved for marine tour boats that carry out guided marine mammal observation tours and will continue to allow them to approach cetaceans up to a maximum distance of 100 to 200 meters, depending on the number of vessels present in an observation zone as per the existing Regulations. Class 2 permits will be issued to marine tour businesses whose services do not include guided marine mammal watching, such

Ils ont recommandé que des mesures soient prises afin d'adapter les modes de gestion et d'administration du parc à l'évolution des activités qui s'y exercent et des conditions qui entourent leur exercice (c'est-à-dire l'intensification du trafic maritime dans l'estuaire du Saint-Laurent qui soulève de grandes inquiétudes pour la sécurité publique et pour l'environnement). Ces mesures visent à rehausser la protection des écosystèmes et en particulier des mammifères marins, tout en favorisant une utilisation éducative et récréative du parc.

Par ailleurs, le Règlement a fait l'objet d'un examen par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, qui a recommandé que certaines modifications y soient apportées.

Objectifs

En réaction à ces développements et à la lumière de l'expérience du parc marin dans la mise en œuvre du Règlement au cours des 10 dernières années, ce dernier doit être modifié pour tenir compte des récents changements dans les activités d'observation des mammifères marins dans le parc.

Les objectifs du Règlement sont les suivants :

- mettre à jour les normes gouvernant la gestion du parc marin et des activités qui s'y déroulent;
- donner suite aux recommandations du Comité d'harmonisation et du Comité de coordination;
- donner suite aux recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Description

Classification des permis

Une nouvelle classification des types de permis d'excursion en mer sera dorénavant offerte aux entreprises d'excursion en mer afin de mieux traduire la diversité des activités présentes dans le parc marin. Actuellement, un permis d'excursion en mer est délivré selon la durée de l'excursion, soit plus de 10 jours ou moins de 10 jours. Ce système de distribution de permis ne permet pas de différencier de façon juste et équitable les diverses activités exercées dans le parc marin.

Le Règlement permettra de délivrer des permis d'excursion en mer selon le type d'activité que les entreprises offrent aux visiteurs. Ainsi, les permis de classe 1 seront réservés aux bateaux d'excursion en mer qui font de l'observation dirigée de mammifères marins et leur accorderont encore le privilège d'approcher des cétacés à une distance maximale de 100 à 200 mètres, selon le nombre de bateaux présents dans une zone d'observation, comme c'est le cas en vertu du règlement existant. Les permis de classe 2 seront délivrés aux entreprises d'excursion en mer

as sailing and scuba diving schools. Class 3 permits will be issued to businesses that offer marine tours aboard human-powered vessels, such as sea kayaks.

A new permit category is created for cruise ships (cruise ship permit) in order to respond to the growing needs related to this type of activity. Cruise ships are currently issued permits that allow them to spend 10 days or less in the marine park. The new permit class will allow cruise ships to spend more than 10 days per year in the marine park.

These Regulations will allow for better management of permits issued for activities carried out in the marine park. They will ensure a better protection of marine mammals and cetaceans, while continuing to permit class 1 marine tours to approach cetaceans within a distance of 100 to 200 meters.

Harmonization

New rules and new parameters are included in the Regulations. The Regulations will allow for harmonization with the various cetacean observation regulations and codes of conduct in place around the world to regulate cetacean observation. For example, in the United States, Titles 36 and 50 of the *Code of Federal Regulations* contain rules that are similar to those that will be included in the Regulations in terms of speed, observation zones and approaching cetaceans. The same can be found in Australian law: *Environment Protection and Biodiversity Conservation Regulations 2000*.

These Regulations will also increase the level of protection for cetaceans listed in parts 1 to 3 of Schedule 1 of the *Species at Risk Act*, which can be consulted at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/S-15.3/index.html>. Parts 1, 2 and 3 of the *Species at Risk Act* respectively enumerate extirpated, endangered and threatened species. The new rules will focus on the suspension of marine mammal approach privileges in certain circumstances (e.g. in the presence of a calf or a whale that is resting), speed limits and manoeuvres near belugas, and the maximum number of boats using class 1 permits present in the same marine mammal observation zone at one time.

A reduction in the speed of all vessels in the mouth of the Saguenay will now be mandatory. This area is used intensively by St. Lawrence belugas. The speed permitted will be reduced from 25 knots to 15 knots. This will ensure better protection of the belugas (St. Lawrence Estuary

offrant des services autres que l'observation dirigée de mammifères marins comme les écoles de voile et de plongée sous-marine. Finalement, les permis de classe 3 seront délivrés aux entreprises offrant des excursions en mer se déroulant à bord d'embarcations à propulsion humaine, telles que les kayaks de mer.

Une nouvelle catégorie visant les navires de croisière (le permis de navire de croisière) est créée afin de répondre aux besoins croissants liés à ce type d'activité. Actuellement, les navires de croisière utilisent le permis d'excursion en mer de moins de 10 jours pour naviguer dans le parc marin. Le nouveau permis permettra aux navires de croisière de passer plus de 10 jours par année dans le parc marin.

Ce règlement permettra ainsi une meilleure gestion des permis émis pour la pratique des activités en mer qui ont lieu dans le parc marin. Il assurera une meilleure protection aux mammifères marins et aux cétacés, tout en continuant de permettre aux bateaux détenant un permis d'entreprise d'excursion en mer de classe 1 d'approcher les cétacés à une distance allant de 100 à 200 mètres.

Harmonisation

De nouvelles règles et de nouveaux paramètres sont inclus dans le Règlement, ce qui permettra de l'harmoniser avec les divers règlements et codes de bonne conduite mis en place à travers le monde pour encadrer l'observation des cétacés. Par exemple, aux États-Unis les titres 36 et 50 du *Code of Federal Regulations* contiennent des règles similaires à celles qui seront incluses dans le Règlement en matière de vitesse, de zones d'observation ou d'approche des cétacés. Il en est de même dans la législation australienne : *Environment Protection and Biodiversity Conservation Regulations 2000*.

Le Règlement aura également pour effet de rehausser le niveau de protection des cétacés inscrits aux parties 1 à 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* que l'on peut consulter au <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-15.3/index.html>. Les parties 1, 2 et 3 de la *Loi sur les espèces en péril* énumèrent respectivement les espèces disparues du pays, les espèces en voie de disparition et les espèces menacées. Les nouvelles règles porteront sur les conditions d'exercice du privilège d'approche des mammifères marins en certaines circonstances (par exemple en présence d'un veau ou d'une baleine au repos), sur la vitesse et les manoeuvres près des bélugas et sur le nombre maximal de bateaux, utilisant un permis de classe 1, pouvant se retrouver simultanément dans une même zone d'observation des mammifères marins.

Une réduction de la vitesse pour tous les bateaux dans l'embouchure de la rivière Saguenay sera dorénavant obligatoire. Il s'agit d'une zone d'utilisation intensive par le béluga du Saint-Laurent. La vitesse permise passera de 25 nœuds à 15 nœuds. Cela permettra d'assurer une

population), listed in Part 3 of Schedule 1 of the *Species at Risk Act* and increase navigation safety in this area. This marine traffic area is very important due to the presence of ferries, pleasure boats, kayakers, and cargo vessels navigating the Saguenay River and the numerous boats offering marine mammal observation tours.

Protection of marine mammals

New provisions are made to ensure better use of the park and protection of marine mammals. First, to be certified, boat operators for marine tours or scientific research, and kayak guides, will be required to take training on the use of the marine park and to pass an annual exam. This requirement was previously stipulated in the permit conditions and will now be specified in the Regulations to ensure that the individuals concerned are able to carry out activities at sea while minimizing impacts on marine mammals. As is the case with the existing rules on permit suspensions and cancellations, the Regulations will set out conditions governing decision making with respect to the suspension or cancellation of a certificate held by a pilot or a guide. Second, rules regarding radio use will be modified to better control how long marine tour operators spend at marine mammal observation sites. For example, when a marine tour boat enters or leaves an observation zone, the operator will be required to radio the operators of all other commercial vessels in the area. Finally, the requirement to report a collision with a marine mammal will be amended to specify the information (e.g. location, date and time of the incident; the species concerned; the circumstances surrounding the incident; and the condition of the animal) to be provided to the park warden or the official in charge in the event of a collision between a commercial vessel and a marine mammal.

Requirements concerning class 1 and class 2 marine tour boat equipment, the identification of human-powered watercraft and the keeping of a logbook to record certain information will also be added in order to ensure greater security for passengers and to facilitate compliance with the Regulations. The new provisions will also require the owners of class 1 and 2 marine tour boats to be equipped with navigation radar and a geographic positioning system (GPS) that are in good working order and turned on when the vessels are in use. Fewer than 12 marine tour vessels will need to be equipped with either radar or a GPS, or both. It will cost owners approximately \$3,000 to purchase and install a radar and around \$1,000 to

meilleure protection aux bélugas (population de l'estuaire du Saint-Laurent) inscrits à la partie 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* et d'augmenter la sécurité de la navigation dans ce secteur. Cette zone de trafic maritime est très importante en raison de la présence des traversiers, des plaisanciers, des kayakistes, des navires de charge circulant sur la rivière Saguenay et des nombreux départs d'excursions en mer pour l'observation des mammifères marins.

Protection des mammifères marins

De nouvelles dispositions sont apportées afin d'assurer une meilleure utilisation du parc et une bonne protection des mammifères marins. En premier lieu, il sera obligatoire pour les pilotes de bateaux d'excursion en mer ou de recherches scientifiques et pour les guides de kayaks de suivre une formation sur l'utilisation du parc marin et de réussir un examen annuel des connaissances afin de détenir une attestation à ce sujet. Cette obligation, antérieurement précisée dans les conditions du permis, sera maintenant précisée dans les dispositions du Règlement afin de s'assurer que les personnes concernées sont en mesure de mener des activités en mer tout en minimisant les impacts sur les mammifères marins. Par conséquent, à l'instar des règles existantes relatives aux conditions régissant la suspension et l'annulation d'un permis, des conditions encadrant la prise de décisions en matière de suspension ou d'annulation d'une attestation détenue par un pilote ou un guide seront ajoutées au Règlement. En deuxième lieu, les règles d'utilisation de la radio seront redéfinies pour mieux contrôler la durée d'observation des bateaux d'excursion en mer sur les sites d'observation des mammifères marins. Par exemple, dès qu'un bateau d'excursion en mer entre dans une zone d'observation ou quitte une zone d'observation, le pilote du bateau sera dans l'obligation d'en informer, par radio, tous les autres pilotes de bateaux commerciaux aux alentours. En dernier lieu, l'obligation de rapporter une collision avec un mammifère marin est modifiée afin de préciser les éléments importants (par exemple l'emplacement, la date et l'heure de l'incident, l'espèce concernée, les circonstances entourant l'incident et l'état de l'animal) à fournir au garde de parc ou à l'agent d'autorité lorsqu'un bateau commercial entre en collision avec un mammifère marin.

Des obligations concernant les équipements des bateaux d'excursion en mer de classe 1 et de classe 2, l'identification des embarcations à propulsion humaine et la tenue d'un journal de bord et la consignation de certaines informations dans ce journal seront aussi ajoutées, afin d'assurer une meilleure sécurité des passagers et de faciliter le respect du Règlement. Ainsi, les nouvelles dispositions obligeront les propriétaires de bateaux d'excursion en mer de classe 1 et 2 à équiper leurs bateaux d'un radar de navigation et d'un système de positionnement géographique par satellite (GPS) qui soient fonctionnels et en état de marche lors de l'utilisation du bateau. Moins de 12 bateaux d'excursion en mer devront être équipés soit d'un radar,

purchase and install a GPS. This navigation equipment will allow operators to comply with the speed limits set out in the Regulations and assist them under conditions of reduced visibility. In terms of keeping a logbook, the Regulations specify the type of information that must be recorded. This information consists of elements that are essential to the sound management of the marine park and the activities that take place there, public safety, and the protection of marine mammals. Human-powered watercraft will have to be clearly identified with the name of the business appearing on both sides of the watercraft.

Amendments resulting from consultations

Public consultations on zoning held in 2008 as part of the review of the park's management plan allowed the Parks Canada Agency (Parks Canada) to clarify the activities that are permitted and prohibited in the marine park. Prohibited activities are incompatible with the mandate and policies of Parks Canada. They are detrimental to visitor experience and the protection of the marine park's ecosystems. Following these consultations, it was agreed that a new provision will be added to the Regulations banning the use of personal watercraft, air cushion vehicles, and all water sports using a method of traction or the offering of commercial services related to the hunting of migratory birds in the marine park.

Administrative amendments and recommendations from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Other administrative amendments have been made to the Regulations to define new terminology and to harmonize the Regulations with other statutes and regulations in force in Canada, such as the *Canada Shipping Act, 2001*, the *Species at Risk Act*, the *Small Vessel Regulations* and the *Marine Mammal Regulations*. For example, the following definitions will be added to the Regulations: "aircraft," "calf" and "cruise ship." The term "speed" will also be defined in order to specify the technical meaning that it should be given.

The regulatory amendments will also address the recommendations of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to amend certain provisions regarding the conditions of permits and the authority of park wardens. Portions pertaining to compliance with permit conditions provided for in section 3 of the Regulations will be repealed, as well as section 7, which deals with powers of inspection.

soit d'un GPS, ou des deux. Les propriétaires devront déboursier environ 3 000 \$ pour l'achat et l'installation d'un radar et environ 1 000 \$ pour l'achat et l'installation d'un GPS. Ces instruments de navigation permettront aux pilotes de se conformer aux limites de vitesse indiquées dans le Règlement et les aideront dans les situations où la visibilité est réduite. Pour ce qui est de la tenue d'un journal de bord, le Règlement précise les informations qui devront y être consignées. Ces informations constituent des éléments essentiels à la bonne gestion du parc marin et des activités qui s'y déroulent, à la sécurité du public et à la protection des mammifères marins. Quant aux embarcations à propulsion humaine, elles devront être identifiées clairement au nom de l'entreprise, et ce, sur les deux côtés de chaque embarcation.

Modifications résultant des consultations

Les consultations publiques sur le zonage tenues en 2008 dans le cadre de la révision du plan directeur du parc marin ont permis à l'Agence Parcs Canada (Parcs Canada) de préciser les activités permises et les activités interdites dans le parc marin. Les activités interdites sont incompatibles avec le mandat et les politiques de Parcs Canada. Elles sont nuisibles à l'expérience des visiteurs et la protection des écosystèmes du parc marin. À la suite de ces consultations, il a été convenu de l'ajout d'une nouvelle disposition au Règlement afin d'interdire l'utilisation de motomarine, d'aéroglesseur, et de tout sport nautique de traction ou d'offrir un service commercial relié à la chasse aux oiseaux migrateurs dans le parc marin.

Modification de nature administrative et recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

D'autres modifications de nature administrative ont été apportées au Règlement afin de définir la nouvelle terminologie et d'harmoniser le Règlement avec les autres lois et règlements en vigueur au Canada, tels que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les espèces en péril*, le *Règlement sur les petits bâtiments* et le *Règlement sur les mammifères marins*. Par exemple, les définitions des termes suivants seront ajoutées au Règlement : « aéronef », « veau » et « navire de croisière ». Le terme « vitesse » sera également défini afin de préciser le sens technique qui devra lui être donné.

Par ailleurs, les modifications réglementaires répondront aux recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation visant certaines dispositions ayant trait au respect des conditions de permis et aux pouvoirs des gardes de parc. Ainsi, les passages sur le respect des conditions de permis prévu à l'article 3 du Règlement seront abrogés, aussi bien que l'article 7 qui traite de pouvoirs d'inspection.

Coming into force

These Regulations will come into force on January 1, 2017.

Consultation

Extensive public consultations have been held on the Regulations since 2007, including those held during the public consultations on the review of the marine park's management plan that took place between December 2007 and March 2008.

Approximately 230 people from various Aboriginal communities, including the Essipit Innu First Nation, various regional municipalities and regional organizations participated in these public consultation sessions (more information on the consultations can be found at <http://www.pc.gc.ca/eng/amnc-nmca/qc/saguenay/plan.aspx>).

The majority of stakeholders were in agreement with the Regulations. A total of 28 written briefs were produced on behalf of the 30 groups in attendance, and 24 were submitted by individuals. Among the briefs received, some included suggested changes to the Regulations by Parks Canada. For instance, it was suggested that the maximum speed of boats at the mouth of the Saguenay be reduced; that the definition of a personal watercraft be clarified; and that the permits for sailing schools or cruises offering navigation courses be differentiated from those for marine mammal watching cruises and other activities allowed in the marine park.

The majority of the proposals were accepted by Parks Canada and are incorporated into the Regulations. For example, a number of stakeholders did not want to completely prohibit all personal watercraft, as defined in the Regulations, only "sport" personal watercraft because their use is incompatible with the marine park's conservation and protection objectives. Parks Canada took this comment into consideration and a provision that prohibits the use of "personal watercraft" as defined in subsection 1(1) of the *Small Vessel Regulations* has been added. This definition covers all vessels less than four meters in length that use an internal combustion engine powering a water-jet pump as its primary source of propulsion, and that is designed to be operated by one or several persons sitting, standing or kneeling on the vessel and not within the confines of the hull.

The Saguenay-St. Lawrence Marine Park management plan, which was developed and tabled in the House of Commons in accordance with section 9 of the Act, states that developing a marine activity management plan that takes into account both the marine park's objectives and the needs of its partners is a priority (the management plan can be consulted at <http://www.pc.gc.ca/eng/amnc-nmca/qc/saguenay/plan.aspx>). In spring 2009, 32 meetings were held with stakeholders representing various

Entrée en vigueur

Ce règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Consultation

De vastes consultations publiques sur le Règlement ont eu lieu depuis 2007, notamment celles tenues pendant les consultations publiques portant sur la révision du plan directeur du parc marin entre le mois de décembre 2007 et le mois de mars 2008.

Environ 230 personnes provenant de différentes communautés autochtones, dont les Innus de la Première Nation d'Essipit, de différentes municipalités régionales et de différents organismes régionaux ont participé à ces séances de consultations publiques (de plus amples renseignements sur les consultations se trouvent au <http://www.pc.gc.ca/fra/amnc-nmca/qc/saguenay/plan.aspx>).

La majorité des intervenants étaient d'accord avec le Règlement. En tout, 28 mémoires écrits ont été produits au nom des 30 groupes présents et 24 ont été déposés par des individus. Parmi les mémoires reçus, certains proposaient des changements au règlement proposé par Parcs Canada. Par exemple, il a été proposé de réduire la vitesse maximale des bateaux à l'embouchure du Saguenay, de clarifier la définition de « motomarine » et que les permis des écoles de voile ou des croisiéristes offrant des cours de navigation soient différents de ceux des croisiéristes qui offrent des excursions d'observation des mammifères marins et des autres activités permises dans le parc marin.

La majorité des propositions a été acceptée par Parcs Canada et se retrouve dans le Règlement. Par exemple, certains intervenants souhaitaient ne pas bannir totalement les motomarines telles qu'elles sont définies dans le Règlement, mais seulement les motomarines dites « sportives » dont le mode d'utilisation irait à l'encontre des objectifs de conservation et de protection du parc marin. Parcs Canada a pris en considération ce commentaire et a adopté une disposition qui interdit l'utilisation des « motomarines » telles qu'elles sont définies au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les petits bâtiments*. Cette définition englobe tout bâtiment de moins de quatre mètres de longueur qui utilise un moteur à combustion interne actionnant une turbine à eau comme moyen principal de propulsion et qui est conçu pour être utilisé par une ou plusieurs personnes étant assises, debout ou à genoux sur le bâtiment et non à l'intérieur de la coque.

Le plan directeur du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, qui a été élaboré et présenté à la Chambre des communes en application de l'article 9 de la Loi, mentionne qu'il est prioritaire d'élaborer un plan de gestion des activités en mer qui tient compte des objectifs du parc marin et des besoins des partenaires (on peut consulter le plan directeur au <http://www.pc.gc.ca/fra/amnc-nmca/qc/saguenay/plan.aspx>). Ainsi, 32 rencontres ont eu lieu au printemps 2009 avec des intervenants représentant

activity sectors, including companies operating marine tours, sailing schools, sea kayaking tours and scuba diving. The most frequently raised issues were the types of zones in the marine park and the kinds of uses permitted in each zone; marine observation activities; the expansion of the boundaries of the marine park; recreational boating, in particular anchoring and wastewater; partnerships; commercial and recreational fishing; migratory bird hunting; “jet ski” personal watercraft; and commercial navigation. The meetings began following the distribution to the relevant stakeholders of a working paper entitled *Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park – Discussion paper 2009*. Discussions were based on a questionnaire that addressed the actions proposed in the discussion paper. Target groups were selected to ensure a good representation of stakeholders with an interest in marine activities in the marine park. A total of 34 different organizations were represented at the meetings. The majority of stakeholders were in agreement with the Regulations and with the conservation, visitor experience, and safety objectives proposed in the discussion paper.

A workshop to discuss the Regulations was also held in September 2009 with approximately 75 participants, including representatives of the marine mammal observation industry and stakeholders from the private, government and non-government sectors. Many comments and suggestions concerning the Regulations were made during the workshop and incorporated into this proposal. They include, for example, the requirement that class 1 and class 2 marine tour vessels be equipped with radar and the possibility of suspending a marine tour operator’s certification.

The regulatory proposal was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on April 6, 2013, for a 30-day consultation period.

During this period, a total of eight letters were received from various stakeholders and organizations. They included, the Saguenay Priority Intervention Zone Committee, a not-for-profit organization working in the area of environmental protection, and the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Coordinating Committee, which by virtue of its membership, ensures the involvement of municipalities, First Nations and various partners in the development of the marine park management plan.

The two organizations provided their unconditional support for the *Regulations Amending the Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations* and expressed their desire to see the Regulations come into force as soon as possible.

divers secteurs d’activités telles les compagnies d’excursion en mer, d’écoles de voile, d’excursions en kayak de mer et de plongée sous-marine. Les thèmes les plus souvent abordés étaient les types de zones dans le parc marin ainsi que les modalités d’utilisation de chaque type de zone; les activités d’observation en mer; l’expansion des limites du parc marin; la navigation de plaisance, notamment les questions relatives à l’ancrage et aux eaux usées; les partenariats; la pêche commerciale et récréative; la chasse aux oiseaux migrateurs; les motomarines de type « jet ski » et la navigation commerciale. Ces rencontres ont commencé après la communication d’un document de travail intitulé *Activités en mer au parc marin du Saguenay-Saint-Laurent – Document de réflexion 2009* aux intervenants concernés. Les discussions se sont appuyées sur un questionnaire abordant les actions proposées dans le document de réflexion. Des groupes cibles ont été sélectionnés de manière à assurer une bonne représentation des intervenants ayant des liens avec les activités en mer au parc marin. Au total, 34 organismes différents ont été représentés lors de ces rencontres. La majorité des intervenants se sont dits d’accord avec le Règlement et avec les objectifs de conservation, d’expérience des visiteurs et de sécurité proposés dans le document de réflexion.

Un atelier a également été organisé en septembre 2009 avec environ 75 participants comprenant des représentants de l’industrie d’observation de mammifères marins, des intervenants provenant des secteurs privé, gouvernemental et non gouvernemental, afin de discuter du Règlement. Plusieurs commentaires et suggestions au sujet du Règlement ont été formulés au cours de cet atelier et se retrouvent dans ce projet. À titre d’exemple, l’exigence que les bateaux d’excursion en mer de classe 1 et de classe 2 soient équipés de radar et la possibilité de suspendre l’attestation d’opérateur d’excursion en mer.

Par ailleurs, le Règlement a fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 avril 2013, suivie d’une période de consultation publique de 30 jours.

Durant cette période, huit lettres ont été reçues au total de la part de divers intervenants et organismes. Parmi ceux-ci, un organisme à but non lucratif, le Comité Zone d’intervention prioritaire-Saguenay, œuvrant dans le domaine de la protection environnementale, et le Comité de coordination du parc marin du Saguenay—Saint-Laurent, qui, par sa composition, garantit la participation des municipalités, des Premières Nations et de divers partenaires à l’élaboration du plan directeur du parc marin.

Ces deux organismes ont, sans réserve, exprimé leur soutien au *Règlement modifiant le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent*, et ont formulé le souhait que ce règlement entre en vigueur dans les meilleurs délais.

Five economic sector organizations also provided support for the Regulations, subject to a few reservations and submitted several recommendations. These stakeholders included the St. Lawrence Economic Development Council, the St. Lawrence Ship Owners Association, the Shipping Federation of Canada, the Lower St. Lawrence Pilots Corporation and the Fjord en Kayak company.

The comments and recommendations submitted by these organizations focused on 10 major issues.

Issue 1

Some stakeholders questioned the potential effect of adding definitions for “permit” and “cruise ship,” particularly with respect to the administrative burden that could result from the creation of new types of permits.

These Regulations will not create any additional administrative burden because the process for the application and issuance of permits remains substantially the same as the one already in place for the existing categories of permits. Furthermore, the section in question makes it possible to issue another category of permit specific to cruise ships. These permits can be issued for a period of more than one year, reducing the frequency of permit renewals. It will also eliminate the requirement related to the maximum number of ships that can be present in the marine park each day, as well as the one related to the number of days a ship can remain in the park.

Issue 2

Concerns were expressed about the impacts on the safety of ships and marine mammals with regards to adopting a new definition of “speed,” which will provide the measure in relation to the ground and not in relation to the water.

Controlling speed is a fundamental part of managing marine activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park and implementing the regulations that govern them. The objective is to ensure that boats slow down when approaching a marine mammal in order to be able to stop within 200 meters of it. These measures will contribute to reducing the risk of collision and reduce the disruptive effect on marine mammals.

The main users affected by these measures are tour operator businesses. Their fleets are made up of small- and medium-sized vessels equipped with GPS, a simple tool that makes it possible to determine the speed of navigation and show this speed on the ground.

Cinq organismes du secteur économique se sont également prononcés en faveur du Règlement, tout en soulignant quelques réserves et en soumettant quelques recommandations. Il s’agit des intervenants suivants : la Société de développement économique du Saint-Laurent, Armateurs du Saint-Laurent, la Fédération maritime du Canada, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent inc., et l’entreprise Fjord en Kayak.

Les commentaires et recommandations soumis par ces organismes s’articulent autour de 10 principaux thèmes.

Thème 1

Certains intervenants s’interrogent sur les effets que pourrait entraîner la modification ajoutant les définitions de « permis » et de « navire de croisière »; notamment en matière de fardeau administratif qui pourrait résulter de la création de nouveaux types de permis.

Ce règlement n’engendrera aucun fardeau administratif supplémentaire, dans la mesure où les modalités de demande et de délivrance de permis demeureront sensiblement les mêmes que celles déjà en place pour les catégories de permis existants. De surcroît, l’article en question rend possible la délivrance d’une nouvelle catégorie de permis propres aux navires de croisière. Ces permis pourront être délivrés pour une durée dépassant une année, évitant ainsi à ces entreprises les fréquentes demandes de renouvellement et éliminant les contraintes rattachées au nombre maximum de bateaux pouvant être présents chaque jour dans le parc marin, ainsi que celles liées à la limitation du nombre de jours qu’un bateau peut passer dans le parc.

Thème 2

Des préoccupations ont été exprimées quant aux conséquences, sur la sécurité des navires et des mammifères marins, de l’adoption de la nouvelle définition de « vitesse » qui en prévoit la mesure par rapport au fond marin et non par rapport à l’eau.

La prise en compte de la vitesse est un élément fondamental dans la gestion des activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et dans la mise en application du Règlement qui les régit. L’objectif est de faire en sorte que les bateaux ralentissent lorsqu’ils s’approchent d’un mammifère marin de façon à ce qu’ils soient en mesure de s’arrêter à 200 mètres de celui-ci. Ces mesures contribueront à diminuer les risques de collisions et à atténuer la perturbation des mammifères marins.

Les principaux utilisateurs touchés par ces mesures sont les entreprises d’excursions et de plaisance. Leur flotte est constituée de bateaux de petite taille et de moyenne taille, équipés de GPS; un outil simple d’utilisation qui permet de déterminer la vitesse de navigation et qui indique cette vitesse sur le fond.

These companies are represented on the Consultation Committee on Marine Observation Activities in the park, which has recommended that the management plan for Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park (2011–2017) be approved. This plan provides for a number of measures including a proposal to amend the Regulations to clarify that the word “speed” refers to the speed on the ground. The plan can be consulted at the following address: http://www.eco-baleine.ca/pdf/Plan_de_gestion_activites_en_mer_PMSSL_2011_2017.pdf (in French only).

The plan in question was the subject of a broad consultation exercise and was strongly supported by various stakeholders, including the Consultation Committee on Marine Observation Activities, the Coordinating Committee and the Harmonization Committee. These committees, which are part of the park’s participative management structure, include municipal officials from the region and representatives from education and scientific communities, various government and non-government organizations, marine tour businesses and the Essipit Innu First Nation.

The section related to speed measurement methodology does not represent any danger to the safety of ships or marine mammals and will be kept as recommended by the above-mentioned stakeholders in the context of the management plan for marine activities.

Issue 3

It was recommended that the implementation of measures in subsection 11.1(2), regarding the requirement for training and testing, take business operational constraints into consideration.

Parks Canada noted this recommendation and will ensure that training and testing sessions are organized in a spirit of cooperation with those concerned and in a manner that does not interfere with business operations.

Issue 4

Concerns were raised about the cost of the certification referred to in section 11.1.

The cost of the certification in question will be set by the Minister under section 24 of the *Parks Canada Agency Act*. This entails application of the fee setting process provided for in the *User Fees Act*, which provides procedural controls over the setting of fees by regulatory agencies. Under this legislative regime, any initiative to establish or increase user fees, broaden their scope or extend their duration must first undergo a thorough consultation process. The initiative must also be submitted for review by the appropriate standing committees of both houses of Parliament.

Représentées dans le Comité de concertation sur les activités d’observation en mer au parc marin, ces entreprises ont recommandé l’approbation du plan de gestion des activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent (2011-2017). Celui-ci prévoit un certain nombre de mesures parmi lesquelles figure la proposition d’une modification au Règlement afin d’y indiquer que le terme « vitesse » s’entend de la vitesse sur le fond. Le plan peut être consulté à l’adresse suivante : http://www.eco-baleine.ca/pdf/Plan_de_gestion_activites_en_mer_PMSSL_2011_2017.pdf.

Le plan en question a fait l’objet d’un vaste exercice de consultation et a reçu un large appui de la part de divers intervenants. Parmi ceux-ci, le Comité de concertation sur les activités d’observation en mer, le Comité de coordination et le Comité d’harmonisation. Ces comités, qui font partie de la structure de gestion participative du parc, regroupent, entre autres, des élus municipaux de la région et des représentants du milieu de l’éducation et de la science, de différents organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, d’entreprises d’excursion en mer et de la Première Nation des Innus Essipit.

Recommandé dans le plan de gestion des activités en mer par les intervenants mentionnés ci-dessus, et ne représentant aucun danger pour la sécurité des navires ni pour les mammifères marins, l’article relatif au mode de mesure de vitesse sera conservé.

Thème 3

Il a été recommandé que la mise en œuvre des mesures prévues au paragraphe 11.1(2), relatives à l’obligation de formation et d’examen, tienne compte des contraintes opérationnelles des entreprises.

Parcs Canada prend note de cette recommandation et veillera à ce que les sessions de formation et d’examen soient organisées dans un esprit de collaboration avec les intéressés et d’une manière qui n’entrave pas le fonctionnement des entreprises.

Thème 4

Des préoccupations ont été formulées quant au coût de l’attestation prévue à l’article 11.1.

Le coût de l’attestation en question sera fixé par le ministre en vertu de l’article 24 de la *Loi sur l’Agence Parcs Canada*. Ceci se traduit par la mise en œuvre du processus de fixation de prix prévu dans la *Loi sur les frais d’utilisation* qui offre des garanties considérables en matière d’établissement de frais par les organismes de réglementation. Sous le régime de cette loi, toute initiative visant à établir ou à augmenter des frais d’utilisation, à en élargir l’application ou à en prolonger la durée d’application doit, au préalable, faire l’objet d’un processus minutieux de consultation. L’initiative doit également être soumise à un examen par

Issue 5

Some stakeholders recommended that the vessel markings required by section 13 — the business' corporate name — be of a certain size.

Because of the different sizes of vessels, Parks Canada considers that it would not be appropriate to specify one size; rather, the marking should be proportional to the size of the vessel.

Issue 6

It was recommended that subsection 11.3(1) be amended in order to remove the requirement to keep a logbook and record certain information in it. Some stakeholders proposed to simply limit the requirement to the need to make the information available to the park warden or officer of authority upon request.

For information to be produced on request, it must be recorded somewhere beforehand. Generally, information related to the operation of a vessel is recorded in a logbook. The information required by subsection 11.3(1) represents details that are essential to the proper management of the marine park and the activities that take place there, public safety and protection of marine mammals.

In principle, a logbook is kept for any boat or vessel to which subsection 11.3(1) will apply. This subsection is not intended to impose an obligation to keep a logbook in addition to any existing one. Moreover, the logbook may be kept in electronic or paper format.

Issue 7

Some stakeholders believe that paragraph 14(2)(f) is redundant and simply reiterates the contents of paragraphs 14(2)(a) to (e), but in a vague and imprecise manner. They suggest that the paragraph in question be removed.

Paragraphs 14(2)(a) to (e) specify which types of activities are prohibited. Paragraph 14(2)(f) identifies the types of mammal behaviour that could be altered or disturbed by all activities, including those specified in paragraphs (a) to (e).

It is important to retain the criterion in paragraph 14(2)(f) because it is essential to the proper management of the

le comité permanent compétent de l'une ou l'autre des chambres du Parlement.

Thème 5

Des intervenants recommandent que les inscriptions sur les embarcations, qui aux termes de l'article 13 devront identifier la raison sociale de chaque entreprise, soient d'une certaine dimension.

Parcs Canada considère qu'en raison des différences de taille qui existent entre les embarcations visées, il ne serait pas pertinent de désigner une dimension précise; l'identification devant être proportionnelle à la taille de l'embarcation.

Thème 6

Il a été recommandé de modifier le paragraphe 11.3(1) afin d'y supprimer l'exigence relative à la tenue d'un journal de bord et à la consignation de certaines informations dans ce journal. Certains intervenants proposent de simplement limiter l'exigence à la nécessité de mettre les informations à la disposition du garde du parc ou de l'agent de l'autorité qui les demande.

Parcs Canada considère que pour que des informations puissent être produites, elles doivent être consignées quelque part au préalable. Lorsqu'elles portent sur des éléments relatifs à l'utilisation d'un bateau, c'est dans un journal de bord qu'elles figurent habituellement. Dans le cadre du paragraphe 11.3(1), ces informations constituent des éléments essentiels à la bonne gestion du parc marin et des activités qui s'y déroulent, à la sécurité du public et à la protection des mammifères marins.

Un journal de bord est en principe tenu à l'égard de tout bateau ou navire visé au paragraphe 11.3(1), et celui-ci n'a pas pour objet d'imposer la tenue d'un document additionnel, distinct du journal, lorsqu'il existe. Par ailleurs, le journal de bord peut être tenu sous une forme aussi bien électronique que papier.

Thème 7

Certains intervenants jugent que l'alinéa 14(2)f constitue une redondance et ne fait que reprendre ce qui figure déjà aux alinéas 14(2)a) à e), mais de façon vague et imprécise. Ils suggèrent de supprimer l'alinéa en question.

Il est à préciser que les alinéas 14(2)a) à e) ont pour objet d'indiquer les actes interdits aux personnes. Or l'alinéa 14(2)f sert à préciser les types de comportements de mammifères qui risquent d'être modifiés ou perturbés par tous actes, incluant ceux précisés dans les alinéas a) à e).

Le critère prévu à l'alinéa 14(2)f demeure essentiel à la bonne gestion du parc et à la protection des mammifères

park and the protection of marine mammals. Its general wording is necessary because it is impossible to predict and list all activities that could disturb a marine mammal.

Issue 8

Concerns were expressed regarding the lack of a provision requiring all operators to first take into consideration conditions related to navigational safety. Some stakeholders argued that this type of requirement would avoid situations where compliance with the Regulations governing avoidance manoeuvres, as provided for in section 15, create risks related to the handling of a boat or represent a threat to the safety of cargo vessels passing through the same area.

Parks Canada accepted this recommendation and added a provision regarding the need to comply with safety standards.

Issue 9

Some stakeholders have recommended adding a provision to the Regulations that would prohibit class 1 vessel license holders from carrying out their activities when visibility in the marine park is reduced and from shutting down their engines while inside the marine park. The Regulations will not be amended to reflect these suggested changes.

Regarding the first proposal, it is important to note that the Regulations include provisions that require class 1 and class 2 license holders to equip their boats with radar and GPS. In addition, there are provisions requiring reduced speed in the marine mammal observation zones.

Other legislative and regulatory measures governing navigation already address vessel operation in situations of limited visibility, such as the *Canada Shipping Act, 2001* and the *Collision Regulations*.

The suggested ban on shutting down boat engines inside the marine park would have no significant impact on the protection of marine mammals and their habitats.

Currently, only small vessels shut down their engines. Larger vessels cannot do so, given the mechanical and safety constraints to which they are subject. Engines are only shut down when boats are in marine mammal observation mode, in other words, when a boat is stationary. Shutting down the engines clearly enhances the visitors' experience since they can observe the marine mammals up close and in a quiet environment.

marins et sera donc conservé. Sa généralité est nécessaire, puisqu'il est impossible de prévoir et d'énumérer tous les actes qui pourraient déranger un mammifère marin.

Thème 8

Des préoccupations ont été formulées quant à l'absence de disposition prévoyant que tout pilote doit d'abord tenir compte des conditions liées à la sécurité de la navigation. Certains intervenants soutiennent que le but est d'éviter des situations où la conformité aux règles régissant les manœuvres d'évitement, prévues à l'article 15 du Règlement, entraîne des risques liés au maniement du bateau, ou constitue une menace pour la sécurité des navires de charge transitant dans la même zone.

Parks Canada a pris note de cette recommandation. Une disposition rappelant la nécessité de respecter les normes de sécurité figure désormais au règlement proposé.

Thème 9

Des intervenants ont recommandé d'ajouter au Règlement une nouvelle disposition interdisant aux bateaux détenteurs de permis de classe 1, d'une part, d'exercer leurs activités lorsque la visibilité est restreinte dans le parc marin et, d'autre part, d'éteindre leurs moteurs à l'intérieur du parc marin. Pour les raisons qui suivent, le Règlement ne sera pas modifié dans le sens de ces recommandations.

En ce qui concerne la première proposition d'interdiction, il importe de rappeler que le Règlement prévoit des dispositions obligeant les détenteurs de permis de classe 1 et de classe 2 d'équiper leurs bateaux de radar et GPS. S'ajoute à cette mesure, les dispositions imposant une réduction de la vitesse dans les zones d'observation des mammifères marins.

Par ailleurs, d'autres mesures législatives et réglementaires, régissant la navigation, pourvoient déjà à la conduite des bateaux en situation de visibilité restreinte; à titre d'exemple, la *Loi de 2001 sur la marine marchande* et le *Règlement sur les abordages*.

Quant à l'interdiction d'éteindre les moteurs des bateaux à l'intérieur du parc marin, elle n'aura aucun impact notable sur la protection des mammifères marins et de leur habitat.

D'une part, l'extinction des moteurs n'est pratiquée que par les petites embarcations, compte tenu des contraintes mécaniques et de sécurité auxquelles sont soumis les bateaux de plus grande taille. D'autre part, les moteurs ne sont éteints que lorsque les bateaux sont en position d'observation des mammifères marins; en d'autres termes, lorsqu'ils sont immobilisés. Par ailleurs, il est établi que l'extinction des moteurs valorise nettement l'expérience

Issue 10

As this proposal was included in Parks Canada's forward regulatory plan, some stakeholders had expressed their desire to be consulted during the establishment of temporary exclusion areas as provided for in section 14.2. Others recommended that the park share the information gathered under subsection 14(4) with Fisheries and Oceans Canada, Environment and Climate Change Canada and any other relevant organization in order to avoid reporting duplication.

Parks Canada will ensure that implementation of the provisions in question is carried out in a spirit of cooperation with the parties concerned.

Recent communications with stakeholders

Since 2013, Parks Canada remains in regular communication with key stakeholders affected by the Regulations. These stakeholders, including the Marine Park Coordinating Committee, the Canada and Quebec Harmonization Committee, the private sector whale-watching industry and several sailing companies, remain in favour of the Regulations.

On December 10, 2015, Parks Canada met with the Marine Park Coordinating Committee, a committee made up of several representatives from municipalities, Indigenous groups and related partners. This committee meets four times per year and continues to be in favour of the Regulations. Representatives include one person from East Charlevoix, Fjord-du-Saguenay, Haute-Côte-Nord, the South Shore – designated by Rivière-du-Loup, the Basques and Kamouraska, the Innu First Nation of Essipit, the scientific community, environment and education groups, Parks Canada and the Government of Quebec.

As the marine park is co-managed between Canada and Quebec, a harmonization committee meets one to two times per year to ensure a cooperative relationship in the implementation and maintenance of park programs. This committee last met on December 3, 2015, where the co-managers present expressed their continued support for the Regulations.

Parks Canada continues to meet regularly with members of the whale-watching industry, specifically Éco-Baleine Alliance, who support the Regulations; their last meeting was held on February 27, 2016. Éco-Baleine Alliance, a key stakeholder in this industry, meets several times per year

vécue par les visiteurs, qui peuvent observer les mammifères marins de près et dans le calme.

Thème 10

Comme cette proposition était prévue au plan prévisionnel de réglementation de Parcs Canada, certains intervenants ont exprimé le souhait d'être consultés lors de l'établissement des secteurs d'exclusion temporaire prévu à l'article 14.2. D'autres recommandent que l'information recueillie en vertu du paragraphe 14(4) soit partagée par le parc avec Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada et tout autre organisme pertinent, dans le but d'éviter les duplications dans les signalements.

Parcs Canada prend note de ces recommandations et veillera à ce que la mise en œuvre des dispositions visées soit conduite dans un esprit de collaboration avec les intéressés.

Communications récentes avec les intervenants

Depuis 2013, Parcs Canada communique régulièrement avec les intervenants concernés par le Règlement. Ces intervenants comprennent notamment le Comité de coordination du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, le Comité d'harmonisation entre le Québec et le Canada, l'industrie privée de l'observation des baleines, ainsi que plusieurs entreprises du monde de la navigation, qui tous sont en faveur du Règlement.

Le 10 décembre 2015, Parcs Canada a rencontré les membres du Comité de coordination du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, un comité formé de plusieurs représentants des municipalités, des groupes autochtones et des partenaires concernés. Ce comité se réunit quatre fois l'an et demeure en faveur du Règlement. Parmi ces représentants se trouve une personne de Charlevoix-Est, du Fjord-du-Saguenay, une de la Haute-Côte-Nord, une de la Côte sud – désignée comme étant Rivière-du-Loup, les Basques et Kamouraska, une de la Première Nation d'Essipit, une de la communauté scientifique, un des groupes intéressés à l'environnement et à l'éducation, une de Parcs Canada et une du gouvernement du Québec.

Comme le parc marin est géré conjointement par le Québec et le Canada, un comité d'harmonisation se réunit deux fois l'an afin d'entretenir un rapport de collaboration dans la mise en œuvre et le maintien des programmes du parc. La dernière rencontre de ce comité remonte au 3 décembre 2015, alors que les cogestionnaires ont réitéré leur appui au Règlement.

Parcs Canada rencontre régulièrement les représentants de l'industrie de l'observation des baleines, notamment Alliance Éco-Baleine, qui est en faveur du Règlement; leur dernière rencontre remonte au 27 février 2016. L'Alliance Éco-Baleine est un intervenant clé de l'industrie qui

with park management and other private offshore excursion companies to review and discuss practices relating to marine activities. In addition to government managers and businesses, the Group for Research and Education on Marine Mammals (GREMM) is also a member of the Éco-Baleine Alliance.

Several sailing companies remain in favour of the Regulations, including Écomaris, Damacha and Voile Mercator, and communicate regularly with Parks Canada officials. The most recent communication was in the fall of 2015. Parks Canada meets with the owners and tour guides of kayak companies each spring to discuss annual training. These stakeholders last met in June 2015 and continue to support the Regulations.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Regulations as no additional administrative burden will be imposed on businesses and there is no increase in administrative costs.

Small business lens

These Regulations have no impact on small business, because the amount they would pay to comply with them are minimal and do not represent disproportionate costs for these businesses.

Rationale

Since park management approaches must be reviewed and adjusted to take into consideration recent developments related to marine mammal observation activities and stakeholder feedback, it is essential to amend the *Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations*. The Regulations are the primary tool governing administration of the park and the activities taking place there.

Amending the Regulations is the only option to achieve the objectives of updating the standards for the management of the marine park, and of complying with the recommendations of the Harmonization Committee, the Coordinating Committee and the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

The Regulations will enhance the protection of marine mammals. They will allow for better management of the marine park and the activities that take place there, without affecting other types of activities or imposing an unreasonable burden on the various stakeholders.

rencontre plusieurs fois par année la direction du parc et d'autres entreprises d'excursions en mer avec qui elle se penche sur les pratiques liées aux activités maritimes. En plus des gestionnaires gouvernementaux et des entreprises, le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM) fait aussi partie de l'Alliance Éco-Baleine Alliance.

Plusieurs entreprises de navigation à voile sont aussi en faveur du Règlement, notamment Écomaris, Damacha et Voile Mercator, et communiquent régulièrement avec les fonctionnaires de Parcs Canada. Leur plus récente communication remonte à l'automne 2015. Parcs Canada rencontre aussi régulièrement chaque printemps les propriétaires et les guides des entreprises d'excursions en kayak pour discuter de formation annuelle. Ces intervenants se sont réunis pour la dernière fois en juin 2015 et sont tous également en faveur du Règlement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Règlement, car il n'impose aucun fardeau administratif additionnel aux entreprises et n'engendre aucune augmentation dans les coûts liés à l'administration.

Lentille des petites entreprises

Ce règlement n'a pas d'incidences sur les petites entreprises, car les coûts qu'elles devront défrayer pour s'y conformer sont minimes et ne représentent pas pour elles des coûts disproportionnés.

Justification

Puisque le mode de gestion du parc doit être revu et les normes adaptées pour tenir compte des développements récents dans le domaine de l'observation des mammifères marins et de la rétroaction des intervenants, il est indispensable de modifier le *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent*; ce dernier étant le principal outil encadrant l'administration du parc et l'exercice des activités qui s'y déroulent.

Les objectifs de la mise à jour des normes de gestion du parc marin et la conformité aux recommandations du Comité d'harmonisation, du Comité de coordination et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation ne peuvent être atteints autrement que par des modifications réglementaires.

Le Règlement aidera à mieux protéger les mammifères marins. Il permettra une meilleure gestion du parc marin et des activités qui s'y déroulent, sans pour autant affecter d'autres domaines ou secteurs d'activités ni imposer un fardeau démesuré aux différents intervenants.

Implementation, enforcement and service standards

Parks Canada already administers and enforces the provisions set out in the Regulations. The current compliance and implementation mechanisms of the *Saguenay-St. Lawrence Marine Park Act* will continue to apply. Park wardens and other law enforcement officers carry out regular patrols in the park to ensure compliance with the Regulations. The general legislative provisions regarding contraventions and penalties are set out in subsection 20(2) of the Act. Under the terms of this subsection, any person who contravenes a provision of the Regulations is guilty of an offence and liable, on summary conviction, to a maximum fine of \$50,000 in the case of an individual, or \$500,000 in the case of a corporation. A maximum fine of \$200,000 in the case of an individual, or \$1,000,000 in the case of a corporation, could be imposed for proceedings by way of indictment.

In addition to compliance, which will be monitored through the enforcement program, the public education component will inform park users and visitors of the new rules governing marine mammal watching.

Contact

Rachel Grasham
Director
Policy, Legislative and Cabinet Affairs Branch
Parks Canada Agency
30 Victoria Street
Gatineau, Quebec
J8X 0B3
Telephone: 819-420-9115

Mise en œuvre, application et normes de services

Parcs Canada administre et applique déjà les dispositions du Règlement. Les mécanismes actuels de conformité et de mise en œuvre de la *Loi sur le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent* et du Règlement continueront à s'appliquer. Les gardes de parc et autres agents d'application de la loi font des rondes régulières pour s'assurer que le Règlement est respecté. Les dispositions législatives générales en regard des infractions et des pénalités sont exposées au paragraphe 20(2) de la Loi. Aux termes de ce paragraphe, quiconque enfreint une disposition du Règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 50 000 \$ dans le cas d'un individu, ou de 500 000 \$ dans le cas d'une société. Une amende maximale de 200 000 \$ dans le cas d'un individu, ou de 1 000 000 \$ dans le cas d'une société peut être imposée par voie de mise en accusation.

En plus de la conformité qui sera contrôlée par le biais du programme de l'application de la loi, l'éducation du public sera favorisée en informant les utilisateurs et visiteurs du parc des nouvelles règles régissant l'observation des mammifères marins.

Personne-ressource

Rachel Grasham
Directrice
Direction des politiques, des affaires législatives et du
Cabinet
Agence Parcs Canada
30, rue Victoria
Gatineau (Québec)
J8X 0B3
Téléphone : 819-420-9115

Registration
SOR/2016-258 September 30, 2016

WAGE EARNER PROTECTION PROGRAM ACT

Regulations Amending the Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2016-841 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to section 41^a of the *Wage Earner Protection Program Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program)

Amendments

1 The portion of section 2 of the *Wage Earner Protection Program Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

2 The following amounts are prescribed for the purposes of the definition *wages* in subsection 2(1) of the Act:

2 Section 9 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

9 An application for payment shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, be made within 56 days after the latest of the following days:

- (a) the date of the bankruptcy or receivership of the applicant's former employer,
- (b) the day on which the applicant's employment ends for any of the reasons referred to in section 3, and
- (c) the day on which the receiver terminates the applicant's employment.

Enregistrement
DORS/2016-258 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LE PROGRAMME DE PROTECTION DES SALARIÉS

Règlement correctif visant le Règlement sur le Programme de protection des salariés

C.P. 2016-841 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation de la ministre du Travail et en vertu de l'article 41^a de la *Loi sur le Programme de protection des salariés*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur le Programme de protection des salariés*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement sur le Programme de protection des salariés

Modifications

1 Le passage de l'article 2 du *Règlement sur le Programme de protection des salariés*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2 Pour l'application de la définition de *salaires* au paragraphe 2(1) de la Loi, les sommes ci-après sont assimilées au salaire :

2 L'article 9 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9 An application for payment shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, be made within 56 days after the latest of the following days :

- (a) the date of the bankruptcy or receivership of the applicant's former employer,
- (b) the day on which the applicant's employment ends for any of the reasons referred to in section 3, and
- (c) the day on which the receiver terminates the applicant's employment.

^a S.C. 2009, c. 2, s. 347

^b S.C. 2005, c. 47, s. 1

¹ SOR/2008-222

^a L.C. 2009, ch. 2, art. 347

^b L.C. 2005, ch. 47, art. 1

¹ DORS/2008-222

3 Section 11 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

11 An applicant shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, request a review under section 11 of the Act in writing no more than 30 days after the day on which the applicant is informed of the Minister's determination of eligibility or ineligibility, as the case may be.

4 Section 13 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

13 An appeal to an adjudicator under section 14 of the Act shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, be made within 60 days after the day on which the applicant is notified of the Minister's decision.

5 (1) Paragraph 15(1)(d) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(d) a statement as to whether or not the individual delivered a proof of claim for wages owing under section 124 of the *Bankruptcy and Insolvency Act*; and

(2) Paragraph 15(2)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) 45 days after the date of bankruptcy or after the first day on which there was a receiver in relation to the former employer, as the case may be, unless circumstances beyond the control of the trustee or receiver justify a longer period; or

6 (1) Paragraph 16(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a statement informing the individual of their requirement under section 124 of the *Bankruptcy and Insolvency Act* to deliver a proof of claim for wages owing;

(2) Subsection 16(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(2) The trustee or receiver shall provide the information within 45 days after the date of bankruptcy or after the first day on which there was a receiver in relation to the former employer, as the case may be, unless circumstances beyond the control of the trustee or receiver justify a longer period.

7 (1) Subsection 17(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

17 (1) A person shall provide information under subsection 21(3) or (4) of the Act within 10 days after the day on which they receive the request unless circumstances beyond the control of the person justify a longer period

3 L'article 11 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

11 An applicant shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, request a review under section 11 of the Act in writing no more than 30 days after the day on which the applicant is informed of the Minister's determination of eligibility or ineligibility, as the case may be.

4 L'article 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

13 An appeal to an adjudicator under section 14 of the Act shall, unless circumstances beyond the control of the applicant justify a longer period, be made within 60 days after the day on which the applicant is notified of the Minister's decision.

5 (1) L'alinéa 15(1)d) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) a statement as to whether or not the individual delivered a proof of claim for wages owing under section 124 of the *Bankruptcy and Insolvency Act*; and

(2) L'alinéa 15(2)a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) 45 days after the date of bankruptcy or after the first day on which there was a receiver in relation to the former employer, as the case may be, unless circumstances beyond the control of the trustee or receiver justify a longer period; or

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

(b) une déclaration informant la personne de l'exigence prévue à l'article 124 de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* de remettre une preuve de réclamation pour le salaire dû;

(2) Le paragraphe 16(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) The trustee or receiver shall provide the information within 45 days after the date of bankruptcy or after the first day on which there was a receiver in relation to the former employer, as the case may be, unless circumstances beyond the control of the trustee or receiver justify a longer period.

7 (1) Le paragraphe 17(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17 (1) A person shall provide information under subsection 21(3) or (4) of the Act within 10 days after the day on which they receive the request unless circumstances beyond the control of the person justify a longer period

and the person makes a written request to the Minister for an extension before the 10 days have elapsed.

(2) Subsection 17(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Une copie de la demande de prolongation doit aussi être transmise au syndic ou au séquestre, selon le cas.

Coming into Force

8 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

In 2012, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) raised concerns regarding discrepancies between the French and English wording in the *Wage Earner Protection Program Regulations* (WEPPR), as well as differences between terminology used in the WEPPR, the *Wage Earner Program Protection Act* (WEPPA) and the *Bankruptcy and Insolvency Act* (BIA).

Background

The Wage Earner Protection Program (WEPP) provides financial support for workers in Canada who lose their jobs and are owed wages when their employer files for bankruptcy or is subject to a receivership under the BIA. Workers can receive payments covering regular wages, vacation pay, disbursements, termination pay and severance pay, up to an amount equal to four weeks' maximum earnings under the *Employment Insurance Act*. The WEPP was established as part of a reform to Canada's insolvency system and came into effect on July 7, 2008, along with changes to the BIA.

The WEPP fills a gap in the financial protection of workers by providing them with timely payments following the end of their employment and before the conclusion of lengthy insolvency proceedings. From the inception of the WEPP to February 29, 2016, approximately 92 000 workers have been compensated with an average payment of \$2,375. After a payment is issued, the Crown assumes the place of the worker in the insolvency proceedings in order to recover the amount from the employer's liquidated assets, when possible.

and the person makes a written request to the Minister for an extension before the 10 days have elapsed.

(2) Le paragraphe 17(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Une copie de la demande de prolongation doit aussi être transmise au syndic ou au séquestre, selon le cas.

Entrée en vigueur

8 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

En 2012, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) a soulevé des préoccupations concernant les divergences entre les versions française et anglaise du *Règlement sur le Programme de protection des salariés* (RPPS), ainsi que les différences entre la terminologie utilisée dans le RPPS, la *Loi sur le Programme de protection des salariés* (LPPS) et la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (LFI).

Contexte

Le Programme de protection des salariés (PPS) fournit un soutien financier aux travailleurs du Canada qui perdent leur emploi et qui attendent de recevoir leur salaire lorsque leur employeur déclare faillite ou fait l'objet d'une mise sous séquestre en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*. Les travailleurs peuvent recevoir des prestations couvrant les salaires de base, les indemnités de vacances, les débours, et les indemnités de départ et de préavis jusqu'à concurrence d'un montant correspondant à quatre semaines de prestations maximales en vertu de la *Loi sur l'assurance-emploi*. Le PPS a été mis sur pied dans le cadre de la réforme apportée au régime d'insolvabilité canadien et est entré en vigueur le 7 juillet 2008, en même temps que les modifications apportées à la LFI.

Le PPS comble une lacune en matière de protection financière des travailleurs en leur versant des prestations en temps opportun suivant la fin de leur emploi, et avant la conclusion des procédures d'insolvabilité, qui peuvent être longues. Du début du programme au 29 février 2016, environ 92 000 travailleurs ont reçu une prestation en moyenne d'une valeur de 2 375 \$. Une fois qu'une prestation est versée, la Couronne prend la place du travailleur dans le cadre de procédures d'insolvabilité afin de recouvrer le montant payé, dans la mesure du possible, à partir des actifs de l'employeur ayant été liquidés.

The WEPP is under the responsibility of the Minister of Labour and is delivered by Service Canada. The Labour Program provides administrative guidance and oversight by developing policies on the application of the legislation, reporting to Parliament, and leading communication activities. Service Canada oversees overall program delivery, including the processing of applications and issuing of payments. Trustees and receivers also play an important role in the delivery of the WEPP. They are mandated under the WEPPA to inform workers of the existence of the program and to assist in determining whether a claimant is eligible for payment and what amount should be paid. Lastly, the Canada Revenue Agency is involved in recovery activities, and Innovation, Science and Economic Development Canada and the Office of the Superintendent of Bankruptcy are consulted on insolvency legislation and practices.

Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program)* [the amendments] is to harmonize the French and English text and to ensure consistent use of terminology between the WEPPR and related acts, namely the WEPPA and the BIA.

Description

The amendments address recommendations made by the SJCSR related to language inconsistencies.

For example, various verbs are used in French to describe the provision of documents and information, including “fournir,” “transmettre” and “envoyer,” whereas “provide” is used in English. Changes will ensure a consistent use of these verbs.

Also, there is currently a discrepancy in the verbs used in relation to the delivery of a proof of claim, which is a requirement under the BIA. Therefore, the verb “submit” will be replaced with “deliver” in English and the verb “fournir” with “remettre” in French to improve consistency with the terminology used in the BIA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the amendments, as there is no change in administrative costs to business.

Le PPS relève de la ministre du Travail et est offert par Service Canada. Le Programme du travail fournit des conseils administratifs et assure la surveillance en élaborant des politiques sur l'application de la loi, en présentant des rapports au Parlement et en dirigeant les activités de communication. Service Canada gère l'exécution du programme dans son ensemble, y compris le traitement des demandes et le versement des prestations. Les syndicats et les séquestres jouent également un rôle important dans l'exécution du PPS. En vertu de la LPPS, ils ont comme mandat d'informer les travailleurs de l'existence du programme et d'aider à déterminer si ces derniers sont admissibles aux prestations de même que les montants des prestations à verser. Enfin, l'Agence du revenu du Canada participe à des activités de recouvrement, et Innovation, Sciences et Développement économique Canada ainsi que le Bureau du surintendant des faillites Canada sont consultés en ce qui concerne les lois et les pratiques en matière d'insolvabilité.

Objectifs

L'objectif du *Règlement correctif visant le Règlement sur le Programme de protection des salariés* (les modifications) est d'harmoniser les versions française et anglaise du texte et de garantir l'uniformité de la terminologie utilisée dans le RPPS et les lois connexes, à savoir la LPPS et la LFI.

Description

Les modifications apportées au RPPS donnent suite aux recommandations formulées par le CMPER concernant la question des incohérences entre les langues.

Par exemple, différents verbes sont utilisés en français pour décrire la transmission de documents et de renseignements, notamment « fournir », « transmettre » et « envoyer », tandis que « provide » est utilisé en anglais. Les modifications assureront une uniformité quant à l'utilisation de ces verbes.

En outre, différents verbes sont actuellement utilisés relativement à la remise d'une preuve de réclamation, une exigence en vertu de la LFI. Par conséquent, le verbe « submit » sera remplacé par « deliver » en anglais et le verbe « fournir » sera remplacé par « remettre » en français. Cette modification permettra d'assurer l'uniformité avec la terminologie utilisée dans la LFI.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, car il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

Small business lens

The small business lens does not apply to the amendments, as there are no costs for small business.

Rationale

The amendments increase clarity of the text, decrease the risk of inconsistent interpretations of the English and French text, and improve consistency between the WEPPR and its related acts (WEPPA and BIA). The amendments are minor in nature, having no substantive impact on parties subject to the Regulations, including workers and insolvency professionals.

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations will take effect upon registration.

Contact

Judith Buchanan
Director
Labour Standards and Wage Earner Protection Program
Workplace Directorate, Labour Program
Employment and Social Development Canada
Telephone: 819-654-4362
Email: judith.buchanan@labour-travail.gc.ca

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications, car aucun coût n'est imposé aux petites entreprises.

Justification

Les modifications proposées permettront d'accroître la clarté du texte, de diminuer le risque de divergences dans l'interprétation du texte réglementaire en anglais et en français et d'améliorer les liens avec la LPPS et la LFI. Les modifications sont mineures et n'auront aucune répercussion sur les parties visées par le Règlement, à savoir les travailleurs et les professionnels de l'insolvabilité.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement entrera en vigueur dès l'enregistrement.

Personne-ressource

Judith Buchanan
Directrice
Normes du travail et Programme de protection des salariés
Direction du milieu de travail, Programme du travail
Emploi et Développement social Canada
Téléphone : 819-654-4362
Courriel : judith.buchanan@labour-travail.gc.ca

Registration
SOR/2016-259 September 30, 2016

INDIAN ACT

Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswecemc Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)

P.C. 2016-842 September 30, 2016

Whereas, in accordance with subsection 74(4) of the *Indian Act*^a, the reserve of the Stswecemc Xgattem First Nation in British Columbia was divided into electoral sections for voting purposes;

And whereas the name of the Stswecemc Xgattem First Nation was removed from the *Indian Bands Council Elections Order*^b by the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Stswecemc Xgattem First Nation)*^c and was added to the schedule to the *First Nations Elections Act*^d by the *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Stswecemc Xgattem First Nation)*^e;

Therefore, His Excellency the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development and pursuant to subsection 74(4) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswecemc Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswecemc Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)

Amendment

1 Item 1 of Part I of Schedule III to the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*¹ is repealed.

^a R.S., c. I-5

^b SOR/97-138

^c SOR/2016-56

^d S.C. 2014, c. 5

^e SOR/2016-57

¹ SOR/90-46

Enregistrement
DORS/2016-259 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES INDIENS

Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem)

C.P. 2016-842 Le 30 septembre 2016

Attendu que, conformément au paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens*^a, la réserve de la Première Nation Stswecemc Xgattem, en Colombie-Britannique, a été divisée en sections électorales aux fins de votation;

Attendu que, par l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem)*^b, le nom de la Première Nation Stswecemc Xgattem a été retiré de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*^c et que, par *Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Première Nation Stswecemc Xgattem)*^d, il a été ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^e,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu du paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem)*, ci-après.

Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem)

Modification

1 L'article 1 de la partie I de l'annexe III du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes*¹ est abrogé.

^a L.R., ch. I-5

^b DORS/2016-56

^c DORS/97-138

^d DORS/2016-57

^e L.C. 2014, ch. 5

¹ DORS/90-46

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

A First Nation governed by the *Indian Act* whose reserve has, for voting purposes, been divided into electoral sections under subsection 74(4) of the *Indian Act*, and that is seeking a change to its electoral system must be removed from the *Indian Bands Council Elections Order* and from Schedule III to the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*.

On March 29, 2016, the Stswececm Xgattem First Nation was removed from the *Indian Bands Council Elections Order*, thereby terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation. The name of the First Nation must now be removed from the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*.

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, consisting of a chief and councillors, shall be selected by elections to be held in accordance with the Act. There are approximately 230 First Nations who are currently subject to such an order. When the Minister makes such an order, the name of the First Nation is added to the *Indian Bands Council Elections Order*.

Subsection 74(4) of the *Indian Act* provides authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, to make regulations providing for the division of a reserve for voting purposes into not more than six electoral sections containing an equal number of electors and to provide for the manner in which electoral sections so established are to be distinguished or identified. These regulations are called the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*. Schedule III to these Regulations contains the names of the two First Nations whose reserve has been divided into electoral sections for voting purposes.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Une Première Nation assujettie à la *Loi sur les Indiens* dont la réserve a été, aux fins de votation, divisée en sections électorales en vertu du paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens* et qui demande la modification de son système électoral verra son nom retiré de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* et de l'annexe III du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes*.

Le 29 mars 2016, la Première Nation Stswececm Xgattem a été retirée de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* et, du coup, soustraite à l'application des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*. Le nom de la Première Nation doit maintenant être supprimé de l'annexe du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes*.

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, composé d'un chef et de conseillers, doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la Loi. À l'heure actuelle, environ 230 Premières Nations sont visées par ce type d'arrêté. Lorsque le ministre prend un tel arrêté, le nom de la Première Nation concernée est ajouté à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

Le paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens* autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, à établir un règlement stipulant qu'aux fins de votation la réserve doit être divisée en six sections électorales au plus, contenant autant que possible un nombre égal d'électeurs et décrétant comment les sections électorales ainsi établies doivent se distinguer ou s'identifier. Il s'agit en fait du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes*, dont l'annexe III contient le nom des deux Premières Nations dont la réserve a été divisée en sections électorales aux fins de votation.

A First Nation holding elections under the *Indian Act* can seek a change to its electoral system. For any such change to take effect, the name of the First Nation must be removed by order of the Minister of Indian Affairs and Northern Development from the *Indian Bands Council Elections Order*. If the reserve of that particular First Nation has been divided into electoral sections for voting purposes, the *Indian Bands Council Method of Election Regulations* must be amended to remove the name of that First Nation from Schedule III.

The Stswececm Xgattem First Nation was once composed of two distinct bands: Canoe Creek and Dog Creek. In the late nineteenth century, the two lower Fraser River bands joined together under the name Canoe Creek Band. The reserve is located in a semi-remote area on the east side of the Fraser River, approximately 85 km southwest of Williams Lake and 552 km north of Vancouver in the province of British Columbia. On October 15, 1952, an order was made, under section 74 of the *Indian Act*, for the council of this band to be selected by election to be held in accordance with that Act. The majority of the electors of the band decided that the reserve should, for voting purposes, be divided into two electoral sections. The name of the First Nation was then added to Schedule III of the *Indian Bands Council Method of Election Regulations* (bands whose chief is elected by the electors and whose councillors are elected by the electors in electoral sections).

By resolution of the band council of February 7, 2005, the name of the band was changed to the Stswececm Xgattem First Nation. On December 4, 2015, the First Nation adopted a resolution requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*. On March 29, 2016, by virtue of two orders made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development [SOR/2016-56, SOR/2016-57], the name of the First Nation was 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 was added to the schedule to the *First Nations Elections Act*.

Objective

The *Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswececm Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)*, made pursuant to subsection 74(4) of the *Indian Act*, removes the name of the Stswececm Xgattem First Nation from Schedule III. It is consequential to the termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Stswececm Xgattem First Nation, which is now a participating First Nation in the *First Nations Elections Act*.

Une Première Nation qui tient des élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander un changement à son système électoral. Pour que ce changement prenne effet, le nom de la Première Nation doit être supprimé, par arrêté du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*. Si la réserve de cette Première Nation a été divisée en sections électorales aux fins de votation, le *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes* doit être modifié de sorte que le nom de la Première Nation ne figure plus à l'annexe III.

La Première Nation Stswececm Xgattem était autrefois composée de deux bandes distinctes, c'est-à-dire Canoe Creek et Dog Creek. À la fin du XIX^e siècle, les deux bandes de la région du bas Fraser ont fusionné pour former une seule bande du nom de Canoe Creek. La réserve est située dans une région semi-éloignée à l'est du fleuve Fraser, à environ 85 km au sud-ouest de Williams Lake et 552 km au nord de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le 15 octobre 1952, un arrêté a été pris en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens* pour que le conseil de la bande soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à la Loi. La majorité des électeurs de la bande ont consenti à ce que la réserve soit divisée en deux sections électorales aux fins de votation. Le nom de la Première Nation a alors été ajouté à l'annexe III du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes* (bandes dont le chef est élu par les électeurs, et les conseillers, par les électeurs selon les sections électorales).

Par résolution du conseil de bande datée du 7 février 2005, le nom de la bande a été remplacé par Première Nation Stswececm Xgattem. Le 4 décembre 2015, la Première Nation a adopté une résolution demandant à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'ajouter son nom à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*. Le 29 mars 2016, conformément à deux arrêtés pris par la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien [DORS/2016-56, DORS/2016-57], le nom de la Première Nation a été supprimé de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*. Par conséquent, la Première Nation a été soustraite à l'application des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections, et son nom a été ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Objectif

Le *Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswececm Xgattem)*, pris en vertu du paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens*, permet de supprimer de l'annexe III le nom de la Première Nation Stswececm Xgattem. Cette modification est corrélative à la fin de l'application des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens* à la Première Nation Stswececm Xgattem, laquelle adhère dorénavant à la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Description

The *Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswececm Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)*, made pursuant to subsection 74(4) of the *Indian Act*, removes the name of the Stswececm Xgattem First Nation from Schedule III.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this amendment, 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 amendment, as it does not result in any costs for small business.

Consultation

Given that this amendment is consequential to the termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Stswececm Xgattem First Nation, who adopted the *First Nations Elections Act* for the selection of their chief and councillors, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with its members.

Rationale

The amendment is technical in nature and must be made to ensure that all the statutory instruments are in order. It flows from the First Nation’s decision on December 4, 2015, to hold elections under the *First Nations Elections Act* instead of the *Indian Act*. Given that the application of the election provisions of the *Indian Act* has been terminated for the Stswececm Xgattem First Nation by virtue of the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Stswececm Xgattem First Nation)* [SOR/2016-56], made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, and given that the First Nation’s reserve was divided into two electoral sections for voting purposes by virtue of its name appearing on Schedule III to the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*, made pursuant to subsection 74(4) of the *Indian Act*, Schedule III to these Regulations must be amended to remove the name of the First Nation. This amendment does not affect the conduct of the First Nation’s first and subsequent elections under the *First Nations Elections Act*.

Description

Le *Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d’élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswececm Xgattem)*, pris en vertu du paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens*, permet de supprimer de l’annexe III le nom de la Première Nation Stswececm Xgattem.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente modification puisque cette dernière n’entraîne aucun coût administratif et aucune économie pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente modification puisque cette dernière n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Puisque cette modification est corrélative à la décision de ne pas appliquer les dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens* à la Première Nation Stswececm Xgattem, laquelle a adopté la *Loi sur les élections au sein de premières nations* pour élire son chef et ses conseillers, 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.

Justification

La modification est de nature technique et doit être apportée afin de s’assurer que tous les textes législatifs sont recevables. Elle découle de la décision prise le 4 décembre 2015 par la Première Nation de tenir ses élections en vertu de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* plutôt que de la *Loi sur les Indiens*. Puisque les dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens* ne s’appliquent plus à la Première Nation Stswececm Xgattem, conformément à l’*Arrêté modifiant l’Arrêté sur l’élection du conseil de bandes indiennes (Première Nation Stswececm Xgattem)* [DORS/2016-56] pris en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, et étant donné que la réserve de la Première Nation a été divisée en deux sections électorales aux fins de votation du fait que son nom figure à l’annexe III du *Règlement sur le mode d’élection du conseil de certaines bandes indiennes*, pris en vertu du paragraphe 74(4) de la *Loi sur les Indiens*, l’annexe III dudit règlement doit être modifiée de sorte que le nom de la Première Nation n’y figure plus. Cette modification n’a aucune incidence sur le déroulement des premières élections et des élections subséquentes menées par la Première Nation en vertu de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Implementation, enforcement and services standards

There are no compliance and enforcement requirements and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with removing the name of a First Nation from the schedule to the *Indian Bands Council Method of Election Regulations*.

Contact

Marc Boivin
Director
Governance Policy and Implementation
Indigenous and Northern Affairs Canada
10 Wellington Street, 8th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6735
Fax: 819-953-3855
Email: Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

Mise en œuvre, application et normes de service

Aucune exigence de conformité ou d'application et aucun coût permanent ou de mise en œuvre ne peuvent être directement associés au retrait du nom d'une Première Nation de l'annexe du *Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes*.

Personne-ressource

Marc Boivin
Directeur
Politiques et mise en œuvre de la gouvernance
Affaires autochtones et du Nord Canada
10, rue Wellington, 8^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6735
Télécopieur : 819-953-3855
Courriel : Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

Registration
SOR/2016-260 September 30, 2016

CANADA MARINE ACT

Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations

P.C. 2016-843 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 64.1^a of the *Canada Marine Act*^b, makes the annexed *Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations*.

Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

incorporated laws means the statutes and regulations of British Columbia, or the portions of them, that are in force and that are incorporated by reference by the schedule, as amended from time to time and as adapted by sections 11 to 21. (*texte législatif incorporé*)

liquefied natural gas activity means the processing or storage of natural gas or, to the extent that it relates to the process of liquefying natural gas and making it available for transfer onto a ship, the construction or operation of a pipeline or facility. (*activité de gaz naturel liquéfié*)

liquefied natural gas related activity means a *related activity*, as defined in section 1(2) of the *British Columbia Oil and Gas Activities Act*, S.B.C. 2008, c. 36, the carrying out of which is required for or facilitates the carrying out of a liquefied natural gas activity. (*activité connexe au gaz naturel liquéfié*)

port of Prince Rupert means the navigable waters under the jurisdiction of the Prince Rupert Port Authority and the real property and immovables that the port authority manages, holds or occupies as set out in its letters patent. (*port de Prince-Rupert*)

Enregistrement
DORS/2016-260 Le 30 septembre 2016

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement sur les installations de gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert

C.P. 2016-843 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 64.1^a de la *Loi maritime du Canada*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur les installations de gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert*, ci-après.

Règlement sur les installations de gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert

Définitions et interprétation

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

activité connexe au gaz naturel liquéfié Activité visée à la définition de *related activity*, définie au paragraphe 1(2) de la loi de la Colombie-Britannique intitulée *Oil and Gas Activities Act*, S.B.C. 2008, ch. 36, et dont l'exécution est nécessaire pour exécuter une activité de gaz naturel liquéfié ou en faciliter l'exécution. (*liquefied natural gas related activity*)

activité de gaz naturel liquéfié S'entend de la transformation ou du stockage de gaz naturel ou, dans la mesure où elles concernent le processus de liquéfaction du gaz naturel et la mise à la disposition de celui-ci en vue de son transfert à bord d'un navire, de la construction ou de l'exploitation de pipelines ou d'installations. (*liquefied natural gas activity*)

port de Prince-Rupert Les eaux navigables qui relèvent de la compétence de l'Administration portuaire de Prince-Rupert ainsi que les immeubles et les biens réels dont elle a la gestion, qu'elle détient ou qu'elle occupe en vertu de ses lettres patentes. (*port of Prince Rupert*)

texte législatif incorporé Tout ou partie d'une loi ou d'un règlement en vigueur de la Colombie-Britannique qui est incorporé par renvoi à l'annexe, avec ses modifications successives et compte tenu des adaptations prévues aux articles 11 à 21. (*incorporated laws*)

^a S.C. 2014, c. 39, s. 231

^b S.C. 1998, c. 10

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 231

^b L.C. 1998, ch. 10

British Columbia *Interpretation Act*

2 The incorporated laws are to be interpreted in accordance with the British Columbia *Interpretation Act*, R.S.B.C. 1996, c. 238, as amended from time to time, and, for that purpose, a reference to “enactment” in that Act is to be read to include the incorporated laws.

British Columbia statutes and regulations

3 Unless otherwise indicated in these Regulations, the statutes and regulations referred to in sections 14 to 21 are statutes and regulations of British Columbia.

Designated Class of Undertaking

Paragraph 64.1(2)(a) of the *Canada Marine Act*

4 For the purposes of paragraph 64.1(2)(a) of the *Canada Marine Act*, liquefied natural gas activities and liquefied natural gas related activities at the port of Prince Rupert are designated as a class of undertaking to which these Regulations apply.

Application of Laws

Incorporation by reference

5 (1) Subject to subsection (2), the incorporated laws apply in respect of liquefied natural gas activities and liquefied natural gas related activities at the port of Prince Rupert.

British Columbia *Drinking Water Protection Act*

(2) The provisions of the British Columbia *Drinking Water Protection Act*, S.B.C. 2001, c. 9, that are incorporated laws, and the regulations made under that Act that are incorporated laws, apply only to the construction, operation and use of a work camp in connection with the carrying out of a liquefied natural gas activity or liquefied natural gas related activity at the port of Prince Rupert.

Incorporation — procedural matters

6 (1) Unless otherwise provided in these Regulations and subject to the adaptations set out in sections 11 to 21, the following are to conform to the laws of British Columbia, whether or not those laws have been specified in the schedule:

- (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;

***Interpretation Act* de la Colombie-Britannique**

2 Les textes législatifs incorporés sont interprétés conformément à la loi de la Colombie-Britannique intitulée *Interpretation Act*, R.S.B.C. 1996, ch. 238, avec ses modifications successives, et, à cette fin, la mention de « enactment » dans cette loi vaut également mention des textes législatifs incorporés.

Lois et règlements de la Colombie-Britannique

3 Sauf indication contraire du présent règlement, les lois et les règlements visés aux articles 14 à 21 sont des lois et des règlements de la Colombie-Britannique.

Catégorie d'entreprises désignée

Alinéa 64.1(2)(a) de la *Loi maritime du Canada*

4 Pour l'application de l'alinéa 64.1(2)(a) de la *Loi maritime du Canada*, les activités de gaz naturel liquéfié et les activités connexes au gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert sont désignées comme une catégorie d'entreprises à laquelle s'applique le présent règlement.

Application des textes législatifs

Incorporation par renvoi

5 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les textes législatifs incorporés s'appliquent à l'égard des activités de gaz naturel liquéfié et des activités connexes au gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert.

***Drinking Water Protection Act* de la Colombie-Britannique**

(2) Les dispositions de la loi de la Colombie-Britannique intitulée *Drinking Water Protection Act*, S.B.C. 2001, ch. 9, qui constitue un texte législatif incorporé, et ses règlements qui sont des textes législatifs incorporés, ne s'appliquent qu'à la construction, à l'exploitation et à l'utilisation de camps de travail en ce qui concerne l'exécution des activités de gaz naturel liquéfié ou des activités connexes au gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert.

Incorporation — questions de procédure

6 (1) Sauf disposition contraire du présent règlement et sous réserve des adaptations prévues aux articles 11 à 21, doivent être conformes aux textes législatifs de la Colombie-Britannique, que ceux-ci soient visés ou non à l'annexe :

- a)** le contrôle d'application des textes législatifs incorporés;
- b)** la poursuite d'une infraction, ou toute autre procédure intentée, pour la violation d'un texte législatif incorporé;

(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) any requirements for notice or service in relation to an action to be taken under an incorporated law.

Related powers, duties or functions

(2) For the purposes of subsection (1), a person or body that has a power, duty or function under a law of British Columbia has the same power, duty or function in respect of any actions taken under that subsection.

Interpretation

7 (1) The incorporated laws are to be read without reference to 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 or fund;

(c) provisions relating to the internal management of a provincial body;

(d) provisions requiring or authorizing money to be paid from the Consolidated Revenue Fund of British Columbia; and

(e) provisions authorizing the Lieutenant Governor in Council, a minister of the Crown in right of the province, or a provincial body to make regulations of general application.

Exception

(2) Despite paragraph (1)(b),

(a) a person appointed to a position under a law of British Columbia that is 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 the person remains in that position under that law of British Columbia; and

(b) a provincial body, program or fund established or continued under a law of British Columbia that is incorporated by reference in these Regulations is considered to have been established or continued for the purposes of these Regulations.

Specified officials and bodies

(3) For greater certainty, a person or body that has a power, duty or function under a law of British Columbia that is incorporated by reference in these Regulations has

(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) les exigences en matière d'avis ou de signification 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 Colombie-Britannique a les mêmes attributions relativement à toutes les mesures prises en vertu de ce paragraphe.

Interprétation

7 (1) Pour l'interprétation des textes législatifs incorporés, il n'est pas tenu compte des dispositions suivantes :

a) les dispositions périmées;

b) les dispositions nommant une personne ou fixant sa rémunération et les dispositions établissant ou reconduisant un organisme, un programme ou un fonds provincial;

c) les dispositions portant sur l'administration interne d'un organisme provincial;

d) les dispositions exigeant ou autorisant le paiement de fonds sur le Trésor de la Colombie-Britannique;

e) les dispositions autorisant le lieutenant-gouverneur en conseil, un ministre de la province ou un organisme provincial à prendre un règlement d'application générale.

Exception

(2) Malgré l'alinéa (1)b) :

a) la personne nommée à un poste en vertu d'un texte législatif de la Colombie-Britannique 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 législatif;

b) les organismes, programmes ou fonds provinciaux établis ou reconduits en vertu d'un texte législatif de la Colombie-Britannique incorporé par renvoi au présent règlement sont considérés comme ayant été établis ou reconduits pour l'application du présent règlement.

Fonctionnaire ou organisme précisé

(3) Il est entendu que la personne ou l'organisme à qui des attributions sont conférées par un texte législatif de la Colombie-Britannique incorporé par renvoi au présent

the same power, duty or function under these Regulations, subject to the adaptations set out in sections 11 to 21.

References are to laws as incorporated and adapted

(4) If a law of British Columbia is incorporated by reference in 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 incorporated by reference in, and as adapted by, these Regulations.

Offence

8 (1) A person who contravenes a provision of an incorporated law within the port of Prince Rupert is guilty of an offence punishable on summary conviction under these Regulations if similar acts or omissions outside the port of Prince Rupert constitute an offence under an equivalent provision of the laws of British Columbia incorporated by reference in these Regulations or under a provision of the laws of British Columbia that was adapted for the purposes of these regulations, and is subject to the same fines or term of imprisonment, or both, set out in the laws of British Columbia that apply for the contravention of the equivalent or adapted provision.

Administrative monetary penalties

(2) A person who contravenes a provision of an incorporated law within the port of Prince Rupert is liable to the same administrative monetary penalty as set out in the laws of British Columbia that would apply with respect to a similar act or omission outside the port of Prince Rupert that constitutes a contravention of the equivalent provision of the laws of British Columbia incorporated by reference in these Regulations, or the provision of the laws of British Columbia that was adapted for the purposes of these Regulations.

Financial requirements under lease

9 If an incorporated law requires a cash deposit or other financial security to be given, that requirement applies in addition to the requirements of any lease of the lands or navigable waters of the port of Prince Rupert in relation to cash deposits or other financial security.

Transitional Provision

Previous permits, authorizations, orders and exemptions deemed valid

10 Any permits, authorizations, orders or exemptions — including any amendments to them — issued by the British Columbia Oil and Gas Commission in relation to liquefied natural gas activities and liquefied natural gas related

règlement a les mêmes attributions au titre du présent règlement, sous réserve des adaptations prévues aux articles 11 à 21.

Mentions — textes incorporés avec leurs adaptations

(4) Lorsqu'un texte législatif de la Colombie-Britannique est incorporé par renvoi dans le présent règlement, la mention de ce texte dans un texte législatif incorporé ou dans un avis, un formulaire, un instrument ou tout autre document établi en vertu d'un texte législatif incorporé vaut mention de ce texte tel qu'il est incorporé, avec les adaptations prévues par le présent règlement.

Infractions

8 (1) Toute personne qui, dans le port de Prince-Rupert, contrevient à une disposition d'un texte législatif incorporé est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire aux termes du présent règlement si un acte similaire ou omission similaire commis à l'extérieur du port de Prince-Rupert constitue une infraction aux termes d'une disposition de la loi de la Colombie-Britannique ayant été incorporée dans le présent règlement qui y est équivalente ou ayant été adaptée pour l'application du présent règlement, et elle est passible des mêmes peines que celles prévues dans la loi de la Colombie-Britannique pour la contravention à la disposition équivalente ou adaptée.

Sanctions administratives pécuniaires

(2) Toute personne qui, dans le port de Prince-Rupert, contrevient à une disposition d'un texte législatif incorporé est passible de la même sanction administrative pécuniaire que celle qui serait applicable en vertu de la loi de la Colombie-Britannique à un acte similaire ou omission similaire commis à l'extérieur du port de Prince-Rupert qui constitue une contravention aux termes d'une disposition de la loi de la Colombie-Britannique ayant été incorporée dans le présent règlement qui y est équivalente ou ayant été adaptée pour l'application du présent règlement.

Exigences financières prévues par un bail

9 Lorsqu'un texte législatif incorporé exige le versement d'un dépôt en espèces ou la remise d'une autre garantie financière, cette exigence s'ajoute aux exigences de tout bail visant les terres ou les eaux navigables du port de Prince-Rupert relativement aux dépôts en espèces ou à d'autres garanties financières.

Disposition transitoire

Présomption de validité des permis, autorisations, directives et exemptions antérieurs

10 Tous les permis délivrés, et toutes les autorisations, directives et exemptions données — y compris les modifications apportées à ces permis, autorisations, directives et exemptions — par la British Columbia Oil and Gas

activities at the port of Prince Rupert before the day on which these Regulations come into force are considered to have been issued under these Regulations and to be valid for the purposes of these Regulations.

Adaptations Applicable to all Incorporated Laws

Exclusion

11 Unless otherwise provided in these Regulations, a provision of an incorporated law that imposes an obligation, liability or penalty on an owner, occupier, public authority, public body or unspecified person or entity does not apply to Her Majesty in right of Canada or to the Prince Rupert Port Authority.

Limitation on searches and inspections

12 A power to conduct searches or inspections under an incorporated law, including the power to enter premises, does not include the power to enter or search, or to inspect anything in, a federal government office or an office of the Prince Rupert Port Authority without the consent of the person who is or appears to be in charge of those premises.

Limitation with respect to documents

13 A power to seize, remove or compel the production of documents under an incorporated law does not include the power to seize, remove or compel the production of a document in the possession of the federal government or the Prince Rupert Port Authority without the consent of the person in possession of the document.

Adaptation to the Environmental Management Act

Adaptation to the definition *waste*

14 The definition *waste* in section 1(1) of the *Environmental Management Act* is to be read without reference to paragraph (g).

Commission relativement aux activités de gaz naturel liquéfié et aux activités connexes au gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert, avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, sont considérés comme ayant été donnés en vertu du présent règlement et comme étant valides pour l'application de celui-ci.

Dispositions générales — adaptation des textes législatifs incorporés

Exclusion

11 Sauf disposition contraire du présent règlement, la disposition d'un texte législatif incorporé qui impose une obligation, une responsabilité ou une pénalité à un propriétaire, à un occupant, à une autorité publique, à un organisme public ou encore à une personne ou une entité non précisées ne s'applique pas à Sa Majesté du chef du Canada ni à l'Administration portuaire de Prince-Rupert.

Restriction concernant les fouilles et les inspections

12 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 ou de l'Administration portuaire de Prince-Rupert sans le consentement de la personne qui est ou semble en être responsable.

Restriction concernant les documents

13 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 ou de l'Administration portuaire de Prince-Rupert sans le consentement de la personne qui en a la possession.

Adaptation de la loi intitulée Environmental Management Act

Adaptation de la définition de *waste*

14 Pour l'application de la définition de *waste*, au paragraphe 1(1) de la loi intitulée *Environmental Management Act*, il n'est pas tenu compte de l'alinéa (g).

Adaptations to the Oil and Gas Activities Act and the Regulations Made Under It

Oil and Gas Activities Act

General adaptation

15 For the purposes of the portion of the *Oil and Gas Activities Act* and the regulations made under that Act that are specified in the schedule, the port of Prince Rupert is to be considered private land.

Reliance on Prince Rupert Port Authority authorizations

16 Instead of issuing a permit or giving an authorization under the *Oil and Gas Activities Act*, the British Columbia Oil and Gas Commission may rely on a permit issued, or other authorization given, by the Prince Rupert Port Authority before the day on which these Regulations come into force.

Adaptation to definition *land owner*

17 (1) The definition *land owner* in section 1(2) of the *Oil and Gas Activities Act* is to be read as follows:

"**land owner**" means the Prince Rupert Port Authority;

Adaptation to definition *specified enactment*

(2) The definition *specified enactment* in section 1(2) of the *Oil and Gas Activities Act* is to be read with reference only to section (a) of that definition.

Adaptation to definition *specified provision*

(3) The definition *specified provision* in section 1(2) of the *Oil and Gas Activities Act* is to be read without reference to sections (b) to (e) of that definition.

Adaptation to section 34

18 Section 34 of the *Oil and Gas Activities Act* is to be read as follows:

34 A permit holder must not begin or carry out an oil and gas activity or related activity on or under an area of the port of Prince Rupert unless they have an agreement with the Prince Rupert Port Authority authorizing them to enter, occupy and use the area.

Adaptation to section 56(2)

19 In section 56(2) of the *Oil and Gas Activities Act*, a reference to "government" is to be read to include Her Majesty in right of Canada.

Adaptation de la loi intitulée Oil and Gas Activities Act et de ses règlements

Oil and Gas Activities Act

Adaptation générale

15 Pour l'application de la partie de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act* et de ses règlements visés à l'annexe, le port de Prince-Rupert est considéré comme une terre privée.

Acceptation des autorisations accordées par l'Administration portuaire de Prince-Rupert

16 Au lieu de délivrer un permis ou d'accorder une autorisation en vertu de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, la British Columbia Oil and Gas Commission peut se fonder sur un permis délivré ou un autre type d'autorisation accordée par l'Administration portuaire de Prince-Rupert avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Adaptation de la définition de *land owner*

17 (1) La définition de *land owner*, au paragraphe 1(2) de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, est réputée avoir le libellé suivant :

"**land owner**" means the Prince Rupert Port Authority;

Adaptation de la définition de *specified enactment*

(2) S'agissant de la définition de *specified enactment*, au paragraphe 1(2) de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, il n'est tenu compte que de l'alinéa (a) de cette définition.

Adaptation de la définition de *specified provision*

(3) S'agissant de la définition de *specified provision*, au paragraphe 1(2) de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, il n'est pas tenu compte des alinéas (b) à (e) de cette définition.

Adaptation de l'article 34

18 L'article 34 de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act* est réputé avoir le libellé suivant :

34 A permit holder must not begin or carry out an oil and gas activity or related activity on or under an area of the port of Prince Rupert unless they have an agreement with the Prince Rupert Port Authority authorizing them to enter, occupy and use the area.

Adaptation du paragraphe 56(2)

19 Au paragraphe 56(2) de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, la mention de « government » vaut également mention de Sa Majesté du chef du Canada.

Adaptation to sections 74(2)(a) and 76(6)(a)

20 In sections 74(2)(a) and 76(6)(a) of the *Oil and Gas Activities Act*, a reference to “person” is to be read to exclude Her Majesty in right of Canada.

Emergency Management Regulation

Adaptation to section 3(1)(c)

21 Section 3(1)(c) of the *Emergency Management Regulation* is to be read as follows:

(c) the Prince Rupert Port Authority;

Coming Into Force

Registration

22 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE

(Section 1, subsection 6(1) and section 15)

British Columbia Statutes and Regulations Incorporated by Reference

Incorporation of the *Drinking Water Protection Act* and the regulations made under it

1 The *Drinking Water Protection Act*, S.B.C. 2001, c. 9, other than sections 31(4) and 38, and the regulations made under that Act, are incorporated.

Incorporation of the *Environmental Management Act* and regulations made under it

2 The *Environmental Management Act*, S.B.C. 2003, c. 53, other than sections 23 to 64, 89 to 91 and 113, and the following regulations made under that Act, are incorporated:

(a) *Administrative Penalties (Environmental Management Act) Regulation*, B.C. Reg. 133/2014;

(b) *Conservation Officer Service Authority Regulation*, B.C. Reg. 318/2004, other than sections 1(2)(a.1), (a.2), and (a.5) to (j);

(c) *Environmental Data Quality Assurance Regulation*, B.C. Reg. 301/90;

(d) *Hazardous Waste Regulation*, B.C. Reg. 63/88;

(e) *Permit Fees Regulation*, B.C. Reg. 299/92;

(f) *Public Notification Regulation*, B.C. Reg. 202/94;

Adaptation des alinéas 74(2)(a) et 76(6)(a)

20 Aux alinéas 74(2)(a) et 76(6)(a) de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, la mention de « person » exclue Sa Majesté du chef du Canada.

Emergency Management Regulation

Adaptation de l'alinéa 3(1)(c)

21 L'alinéa 3(1)(c) du règlement intitulé *Emergency Management Regulation* est réputé avoir le libellé suivant :

(c) the Prince Rupert Port Authority;

Entrée en vigueur

Enregistrement

22 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE

(article 1, paragraphe 6(1) et article 15)

Lois et règlements de la Colombie-Britannique incorporés par renvoi

Incorporation de la loi intitulée *Drinking Water Protection Act* et de ses règlements

1 La loi intitulée *Drinking Water Protection Act*, S.B.C. 2001, ch. 9, à l'exception du paragraphe 31(4) et de l'article 38, ainsi que ses règlements sont incorporés.

Incorporation de la loi intitulée *Environmental Management Act* et de ses règlements

2 La loi intitulée *Environmental Management Act*, S.B.C. 2003, ch. 53, à l'exception des articles 23 à 64, 89 à 91 et 113, ainsi que ses règlements ci-après sont incorporés :

a) *Administrative Penalties (Environmental Management Act) Regulation*, B.C. Reg. 133/2014;

b) *Conservation Officer Service Authority Regulation*, B.C. Reg. 318/2004, à l'exception des alinéas 1(2)(a.1), (a.2) et (a.5) à (j);

c) *Environmental Data Quality Assurance Regulation*, B.C. Reg. 301/90;

d) *Hazardous Waste Regulation*, B.C. Reg. 63/88;

e) *Permit Fees Regulation*, B.C. Reg. 299/92;

f) *Public Notification Regulation*, B.C. Reg. 202/94;

(g) *Spill Cost Recovery Regulation*, B.C. Reg. 250/98; and

(h) *Waste Discharge Regulation*, B.C. Reg. 320/2004.

Incorporation of the *Oil and Gas Activities Act* and the regulations made under it, with exceptions

3 The *Oil and Gas Activities Act*, S.B.C. 2008, c. 36, other than sections 12, 23, 28, 41 and 43, and the regulations made under that Act, other than the following provisions, are incorporated:

(a) section 21 of the *Liquefied Natural Gas Facility Regulation*, B.C. Reg. 146/2014; and

(b) sections 7 and 24 to 26 of the *Oil and Gas Activities Act General Regulation*, B.C. Reg. 274/2010.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

There are currently two liquefied natural gas (LNG) facilities that are proposed to be built and operated on federal lands at the Prince Rupert Port Authority (the Port) in Prince Rupert, British Columbia (BC). These proposed LNG facilities would convert natural gas, transmitted by pipeline from northern BC into LNG for shipping to overseas markets. The two facilities are:

- Pacific NorthWest LNG located on Lelu Island (Pacific NorthWest LNG Project); and
- British Gas Group located on Ridley Island (Prince Rupert LNG Project).

The Province of BC has a comprehensive regulatory framework that is capable of regulating these proposed LNG projects. Under BC law, the British Columbia Oil and Gas Commission (BC OGC) is authorized to regulate LNG facilities in the province. The *Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations* (the Regulations) incorporate by reference the provincial regime and allow for the regulation of the design, construction, operation and maintenance of LNG projects proposed on federal lands at the Port of Prince Rupert.

While the facilities are proposed for construction on federal lands, a coordinated regulatory approach between the federal and provincial governments will ensure that these large scale industrial LNG projects are designed, constructed and maintained in a manner that protects the environment and safety of Canadians. The explicit

(g) *Spill Cost Recovery Regulations*, B.C. Reg. 250/98;

(h) *Waste Discharge Regulation*, B.C. Reg. 320/2004.

Incorporation de la loi intitulée *Oil and Gas Activities Act* et de ses règlements, avec exceptions

3 La loi intitulée *Oil and Gas Activities Act*, S.B.C. 2008, ch. 36, à l'exception des articles 12, 23, 28, 41 et 43, ainsi que ses règlements, à l'exception des dispositions ci-après, sont incorporés :

a) l'article 21 du règlement intitulé *Liquefied Natural Gas Facility Regulation*, B.C. Reg. 146/2014;

b) les articles 7 et 24 à 26 du règlement intitulé *Oil and Gas Activities Act General Regulation*, B.C. Reg. 274/2010.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

On propose actuellement de construire et d'exploiter deux installations de gaz naturel liquéfié (GNL) à l'Administration portuaire de Prince-Rupert (le port) à Prince-Rupert, en Colombie-Britannique (C.-B.). Ces installations convertiraient en GNL le gaz naturel transporté par gazoduc à partir du nord de la C.-B. pour expédition aux marchés étrangers. Les deux installations sont les suivantes :

- Pacific NorthWest LNG sur l'île Lelu (projet de gaz naturel liquéfié Pacific NorthWest);
- British Gas Group sur l'île Ridley (projet de gaz naturel liquéfié de Prince-Rupert).

La province de la C.-B. a un cadre réglementaire global pouvant servir à réglementer ces projets proposés de GNL. En vertu des lois de la province, la British Columbia Oil and Gas Commission (BC OGC) est autorisée à réglementer les installations de GNL de la province. Le *Règlement sur les installations de gaz naturel liquéfié de l'Administration portuaire de Prince-Rupert* (le Règlement) incorpore par renvoi le régime provincial et permet la réglementation de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des projets de GNL qu'il est envisagé de réaliser sur les terres fédérales au port de Prince-Rupert.

Alors que c'est sur des terres fédérales qu'il est envisagé de construire des installations, une approche réglementaire concertée des gouvernements fédéral et provincial est nécessaire pour veiller à ce que ces projets industriels à grande échelle de GNL soient conçus, construits et entretenus d'une manière sûre afin de protéger

authorization of the BC OGC to administer regulatory oversight over the proposed LNG activities at the Port on behalf of Canada supports this goal.

Background

The Port is a Canada Port Authority (CPA), one of 18 major ports in Canada established under the *Canada Marine Act* (CMA). CPAs operate largely on federal real property which is administered by the Minister of Transport. CPAs have delegated authority to manage the federal lands including the authority to lease and licence the property as well as to authorize activities on the land. CPAs are considered key economic drivers and vital to Canada's domestic and international trade.

There is a growing trend of increased project development at CPAs that is related to new opportunities in the energy sector. LNG development, in particular, offers BC and Canada an opportunity to access new overseas markets for Canada's vast natural gas resources. There are 19 potential LNG projects planned in BC.

Objectives

The primary objectives of the Regulations are to

- (1) establish a federal regulatory regime for LNG projects at the Port of Prince Rupert that applies the existing BC provincial regulatory regime, to the extent there is no similar federal health, safety and environmental legislation that would apply otherwise, with some adaptations and exclusions;
- (2) create legal certainty authorizing the BC OGC to administer regulatory oversight (construction, operation, maintenance), including enforcement, over these proposed LNG projects at the Port on behalf of Canada while preserving the regulatory role of the Port in respect of navigation and shipping related activities and management of Port lands;
- (3) provide certainty and confidence for investors, developers and the public that there is a clear regulatory regime in place to adequately regulate the LNG projects at the Port; and
- (4) promote consistency in the regulation of LNG projects in the province of BC whether on federal or provincial lands.

l'environnement et la sécurité des Canadiens et des Canadiennes. Le fait que la BC OGC soit apte à exercer, au nom du Canada, une surveillance réglementaire sur les activités proposées de GNL dans le port appuie cet objectif.

Contexte

Le port est une administration portuaire canadienne (APC) faisant partie des 18 grands ports du Canada qui ont été établis en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Les APC exercent leurs activités essentiellement sur des biens immobiliers fédéraux administrés par le ministre des Transports. Les APC sont investies de pouvoirs délégués leur permettant de gérer des terres fédérales. Ces pouvoirs les autorisent aussi à louer à bail des biens, à les céder sous licence et à permettre des activités sur ces terres. Les APC sont considérées comme d'importants moteurs économiques, jouant un rôle essentiel dans le commerce intérieur et international du Canada.

Le nombre de projets réalisés dans les APC accuse une forte tendance à la hausse liée aux nouvelles occasions qui s'offrent dans le secteur de l'énergie. En particulier, la mise en valeur du GNL offre à la C.-B. et au Canada la possibilité d'accéder à de nouveaux marchés pour l'exportation des vastes ressources en gaz naturel du Canada. À l'heure actuelle, la réalisation de 19 projets de GNL est envisagée en C.-B.

Objectifs

Les principaux objectifs du Règlement sont les suivants :

- 1) Établir, pour les projets de GNL réalisés au port de Prince-Rupert, un régime de réglementation fédéral permettant d'appliquer le régime de réglementation provincial actuel de la C.-B., avec certaines adaptations et exclusions, dans la mesure où il n'existe pas de dispositions législatives fédérales semblables qui s'appliqueraient autrement en matière de santé, de sécurité et d'environnement.
- 2) Créer une certitude juridique en autorisant expressément la BC OGC à exercer, au nom du Canada, une surveillance réglementaire (construction, exploitation, entretien) comprenant d'éventuelles mesures d'exécution sur les projets proposés de GNL devant être réalisés au port, tout en préservant le rôle réglementaire du port en matière de navigation et dans les questions liées au transport des marchandises et à la gestion des terres portuaires.
- 3) Offrir une certitude et une confiance aux investisseurs, aux promoteurs et au public quant à l'existence d'un régime de réglementation clair permettant de réglementer adéquatement les projets de GNL réalisés au port.
- 4) Favoriser la cohérence dans la réglementation des projets de GNL réalisés en C.-B. sur des terres fédérales ou provinciales.

Description

The Regulations are made pursuant to the CMA, the principal legislation that governs CPAs. The Regulations only apply to LNG facilities located on federal port lands at the Port and incorporate by reference, with some adaptations and exclusions, the existing BC regulatory regime. A description of the BC acts and regulations that will be incorporated, including adaptations and exclusions, is provided in Table: Proposed federal regulations — Incorporated British Columbia acts and regulations.

The Regulations enhance safety and environmental protection on federal port lands with respect to the construction, operation and maintenance of LNG activities on federal port lands. The Regulations apply in addition to all current legislation regarding environmental protection and safety on federal port lands.

Table: Proposed Federal Regulation — Incorporated British Columbia acts and regulations

Incorporated acts and regulations	Description
<i>Oil and Gas Activities Act and its regulations</i>	The <i>Oil and Gas Activities Act</i> (OGAA) governs oil and gas activities, including “Liquefied Natural Gas activities” as defined in the Regulations, as well as “related activities.” This Act would be incorporated other than a few excluded sections regarding provincial public inquiries, preliminary plans for pipelines, pipeline permits, and issuance of certificates for site restoration for Port lands. All regulations made under this Act would be incorporated, other than the sections dealing with oil and gas wells, pipelines, road construction and maintenance, site restoration, and provincial public inquiries.
<i>Environmental Management Act (EMA) and its regulations.</i>	This Act and its regulations provide statutory authority to manage environmental impacts. The excluded sections under the Act are related to municipal waste management, contaminated site remediation, area based management and provincial inquiries. These are not needed because the Port, as manager of the federal lands, would be responsible.

Description

Le Règlement est établi sous l’autorité de la *Loi maritime du Canada* (LMC), les principales dispositions législatives qui régissent les APC. Le Règlement s’applique uniquement aux installations de GNL situées sur les terres portuaires fédérales au port de Prince-Rupert et incorpore par renvoi, avec certaines adaptations et exclusions, le régime de réglementation actuel de la C.-B. Une liste des lois et règlements de la C.-B. qui seront intégrés dans le Règlement, y compris les adaptations et les exclusions, est présentée dans le Tableau : Règlement fédéral proposé — Lois et règlements incorporés de la Colombie-Britannique.

Le Règlement renforce la sécurité et la protection de l’environnement sur les terres portuaires fédérales de Prince-Rupert à l’égard de la construction, de l’exploitation et de l’entretien des installations de GNL sur les terres portuaires fédérales. Le Règlement s’applique en sus de l’ensemble des lois et règlements actuels concernant la protection environnementale et la sécurité dans les terres portuaires fédérales.

Tableau : Règlement fédéral proposé — Lois et règlements incorporés de la Colombie-Britannique

Lois et règlements incorporés	Description
<i>Oil and Gas Activities Act et ses règlements d’application</i>	La <i>Oil and Gas Activities Act</i> (OGAA) régit les activités liées au pétrole et au gaz, y compris « les activités relatives au gaz naturel liquéfié », telles qu’elles sont définies dans le Règlement et les « activités connexes ». La loi serait entièrement incorporée sauf quelques dispositions liées aux enquêtes publiques provinciales, aux plans préliminaires de pipelines, aux permis de pipelines et à la délivrance de certificats pour la restauration de sites sur les terres du port. Tous les règlements édictés en vertu de la loi seraient incorporés, à part les dispositions touchant les puits de pétrole et de gaz, les pipelines, la construction et l’entretien des routes, la restauration de sites et les enquêtes publiques provinciales.
<i>Environmental Management Act (EMA) et ses règlements d’application</i>	Cette loi et ses règlements d’application constituent le fondement législatif régissant la gestion des impacts environnementaux. Les articles exclus de la loi traitent de la gestion des déchets municipaux, de la restauration des sites contaminés, de la gestion locale et des enquêtes provinciales. Ces dispositions ne sont pas nécessaires parce que le port serait responsable à titre de gestionnaire des terres fédérales.

Incorporated acts and regulations	Description
Administrative Penalties (Environmental Management Act) Regulation	This Regulation establishes administrative penalties that may be issued for breaches of certain provisions of EMA and applicable prescribed provisions of the regulations made under EMA as well as penalties for breaches of permits and approvals made under EMA.
Conservation Officer Service Authority Regulation under EMA	This Regulation empowers provincial conservation officers to enforce the provisions of EMA related to the proposed LNG facilities.
Environmental Data Quality Assurance Regulation under EMA	This Regulation sets procedures for submitting environmental monitoring data as a requirement of an order, permit, licence, approval or certificate under an enactment administered by the minister responsible for the EMA, and enables the province to recover the costs of reviewing.
Hazardous Waste Regulation under EMA	This Regulation sets out requirements and standards for the handling of hazardous waste and hazardous waste facilities and storage.
Permit Fees Regulation under EMA	This Regulation sets application and annual fees for permits to discharge waste including an approved waste management plan, an operational certificate and an authorization to discharge under a regulation. It includes specified air emissions.
Public Notification Regulation under EMA	This Regulation requires the LNG proponents to notify the public with respect to any application of a permit, approval or amendment regarding waste discharges.
Waste Discharge Regulation under EMA	This Regulation prescribes industries and activities requiring permits or other approval for discharge of waste into the environment.
Spill Cost Recovery Regulation under EMA	This Regulation sets out the costs related to spill response actions for which a person or persons may be required under the EMA to compensate the province.
Drinking Water Protection Act and its regulations.	This Act and its regulations regulate drinking water systems and prohibit their contamination. Under the Regulations, this Act and its regulations only apply to the construction and operation of work camps in relation to LNG activities at the Port.

Lois et règlements incorporés	Description
Administrative Penalties (Environmental Management Act) Regulation	Ce règlement établit des sanctions administratives qui peuvent être imposées pour la violation de certaines dispositions de l'EMA et les dispositions prescrites applicables des règlements édictés en vertu de l'EMA ainsi que des sanctions pour les violations relatives aux permis et aux approbations en vertu de l'EMA.
Conservation Officer Service Authority Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement autorise les agents de conservation provinciaux à mettre en vigueur les dispositions de l'EMA relatives aux installations proposées de GNL.
Environmental Data Quality Assurance Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement établit des procédures pour la présentation des données de surveillance environnementale requises en vertu d'une ordonnance, d'un permis, d'une licence, d'une approbation ou d'un certificat délivrés aux termes de dispositions relevant du ministre responsable de l'EMA. Il autorise aussi la province à recouvrer les coûts d'examen.
Hazardous Waste Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement prescrit des exigences et des normes pour la manutention des déchets dangereux ainsi que pour les installations d'entreposage de tels déchets.
Permit Fees Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement fixe les droits imposés pour la présentation d'une demande de permis et les droits annuels à acquitter pour un permis de déversement de déchets, y compris un plan approuvé de gestion des déchets, un certificat opérationnel et une autorisation de déversement en vertu des règlements. Il prescrit des limites d'émissions atmosphériques.
Public Notification Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement impose aux promoteurs de projets de GNL d'avertir le public de toute demande de permis ainsi que des approbations et des modifications relatives au déversement de déchets.
Waste Discharge Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement prescrit les industries et les activités devant être couvertes par un permis ou par une autre forme d'approbation autorisant le déversement de déchets dans l'environnement.
Spill Cost Recovery Regulation, édicté en vertu de l'EMA	Ce règlement prescrit les coûts liés aux mesures d'intervention en cas de déversement pour lesquelles une ou des personne(s) peuvent être tenue(s) en vertu de l'EMA de verser une indemnisation à la province.
Drinking Water Protection Act et règlements d'application	Cette loi et ses règlements d'application régissent les systèmes d'eau potable et en interdisent la contamination. En vertu du Règlement, la loi et ses règlements ne s'appliquent qu'à la construction et à l'exploitation dans le port de camps de travail liés aux activités relatives au GNL.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these Regulations, as there is no change in administrative costs to business.

There are no additional costs to LNG industry with respect to the Regulations. The Regulations incorporate the provincial regulatory regime. The costs of complying with the Regulations are equal to costs incurred by LNG proponents if the projects were located on lands subject to provincial jurisdiction.

Small business lens

The small business lens does not apply to these Regulations, as there are no additional costs of complying with the Regulations.

The costs of complying with the Regulations are equal to costs incurred by the LNG proponents if the proposed projects were located on lands subject to provincial jurisdiction. There are no additional costs to the LNG proponents.

Consultation

The parties primarily affected by the Regulations are the LNG project proponents, the Province of BC, including the BC OGC, which will administer and enforce the regulatory regime, and the population of surrounding communities in Prince Rupert, BC.

Consultations for an environmental assessment under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012* for the proposed Pacific NorthWest LNG Project were completed and the project conditions were approved. Further, consultations have taken place with potentially affected stakeholders with respect to the federal TERMPOL process (Technical Review Process of Marine Terminal Systems and Transshipment Sites). The TERMPOL process is a voluntary technical review designed and led by Transport Canada (TC) to appraise the proposed shipping and transshipment site to identify navigational issues and make any other recommendations to support a safe shipping environment.

In addition, TC established a federal-provincial working group, in November 2013, made up of key representatives from the Province of BC, Environment and Climate Change Canada, the BC OGC and the Port in order to develop the Regulations. Representatives from the working group have met with the LNG facilities and pipeline proponents to communicate the intent and nature of the Regulations. TC also sent letters to the First Nations that are located in Prince Rupert to explain the intent and

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au présent règlement, car il n’y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises.

Le Règlement n’ajoutera rien aux coûts de l’industrie du GNL parce qu’il incorpore par renvoi le régime de réglementation provincial. Les coûts à assumer pour se conformer au Règlement seraient égaux à ceux que devraient déboursier les promoteurs si leurs projets se trouvaient sur des terres assujetties à la compétence provinciale.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ce règlement puisqu’il n’ajoute rien aux coûts à assumer pour se conformer au Règlement.

Les coûts à assumer pour se conformer au Règlement seraient égaux à ce que devraient déboursier les promoteurs si leurs projets se trouvaient sur des terres sous réglementation provinciale. Il n’y a pas de coûts supplémentaires pour les promoteurs de projets de GNL.

Consultation

Les principales parties qui sont seront touchées par le Règlement sont les promoteurs de projets de GNL, la province de la C.-B., notamment la BC OGC, qui sera chargée de l’administration et de l’application du régime de réglementation, et la population des collectivités avoisinantes à Prince-Rupert, en C.-B.

Les consultations en vue d’une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l’évaluation environnementale (2012)* dans le cadre du projet de GNL Pacific NorthWest sont achevées et les conditions relatives au projet ont été approuvées. De plus, des consultations ont eu lieu avec les intervenants susceptibles d’être touchés en ce qui concerne le processus fédéral TERMPOL (processus d’examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement). Le processus TERMPOL consiste en un examen technique volontaire conçu et mené par Transports Canada pour évaluer le site proposé d’expédition et de transbordement afin de cerner d’éventuels problèmes de navigation et de formuler toute autre recommandation nécessaire pour assurer la sécurité de l’environnement de transport.

De plus, Transports Canada a mis sur pied un groupe de travail fédéral-provincial, en novembre 2013, composé des principaux représentants de la province de la C.-B., d’Environnement et Changement climatique Canada, de la BC OGC et du port afin d’élaborer le Règlement. Des représentants du groupe de travail se sont entretenus avec les promoteurs des installations de GNL et du pipeline pour les mettre au courant de l’intention et de la nature du Règlement. Transports Canada a également écrit aux

nature of the Regulations and invite early engagement as part of the *Canada Gazette*, Part I, process.

Prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, was done on June 20, 2015. During the period that followed, five comments were received from a First Nation, a non-governmental organization, the province of BC, an LNG project proponent and a private citizen. Some comments encouraged strengthening the environmental protection provisions of the Regulations. As a result of these comments, TC added the *BC Spill Cost Recovery Regulation* to the regulations being incorporated by reference. Finally, the federal government and BC have committed to ongoing collaboration regarding the incorporation by reference of BC's *Greenhouse Gas Industrial Control and Reporting Act* and its regulations, more specifically: *Greenhouse Gas Emission Control Regulation*, *Greenhouse Gas Reporting Regulation* and *Greenhouse Gas Emission Administrative Penalties and Appeals Regulation*.

Further comments noted that the Regulations would not address key issues such as project siting, security and project decommissioning. TC considered these comments and concluded that existing federal legislation in force at the Port of Prince Rupert addresses these matters: project siting and shipping routes would be considered under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*. Security at ports and marine terminals is governed by the *Marine Transportation Security Act*, whereas safety is governed mostly by the CMA. The *Port Authority Operations Regulations* make port authorities responsible for ensuring port lands are appropriately remediated when projects are decommissioned.

Rationale

The Regulations promote consistency in the regulation of all LNG facilities in the province of BC regardless of location and allow for the establishment of a regulatory regime for LNG projects at the Port in a timely manner. Making a regulation that incorporates the existing BC regulatory regime allows the federal government to capitalize on the BC OGC's expertise and experience in the gas sector.

Adopting the provincial regulatory regime saves the federal government tax dollars, resources and time by permitting the BC OGC to provide LNG regulatory oversight on its behalf rather than developing an additional,

Premières Nations de Prince-Rupert pour expliquer l'intention et la nature du Règlement et les inviter à intervenir le plus tôt possible dans le cadre du processus de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

La publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a eu lieu le 20 juin 2015. Lors de la période des commentaires qui a suivi, cinq commentaires ont été soumis de la part d'une organisation non gouvernementale, d'une Première Nation, de la province de la C.-B., d'un promoteur de projet de GNL et d'un simple citoyen. Certains commentaires favorisaient le renforcement des dispositions en matière de protection environnementale du Règlement. À la suite de ces commentaires, Transports Canada a incorporé par renvoi le règlement intitulé *Spill Cost Recovery Regulation* de la C.-B. au Règlement. Enfin, le gouvernement fédéral et la Colombie-Britannique se sont engagés à collaborer sur une base continue en ce qui concerne l'incorporation par renvoi de la *Greenhouse Gas Industrial Control and Reporting Act* de la C.-B. et ses règlements d'application, notamment les suivants : *Greenhouse Gas Emission Control Regulation*, *Greenhouse Gas Reporting Regulation* et *Greenhouse Gas Emission Administrative Penalties and Appeals Regulation*.

D'autres commentaires ont fait observer que le Règlement n'aborderait pas les principales questions comme l'emplacement du projet, la sécurité et le déclassement du projet. Transports Canada a examiné ces commentaires et conclu que la législation fédérale actuelle en vigueur à l'Administration portuaire de Prince-Rupert aborde ces questions : l'emplacement du projet et les routes de navigation feraient l'objet d'un examen en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*. La sûreté aux ports et terminaux maritimes est régie par la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, tandis que la sécurité est régie principalement par la *Loi maritime du Canada*. Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* rend les administrations portuaires responsables d'assurer que les terres portuaires sont remises en état comme il se doit lors du déclassement des projets.

Justification

Le Règlement favorise la cohérence dans la réglementation des installations de GNL dans la C.-B. peu importe où elles se trouvent et il permet de mettre en place en temps opportun un régime de réglementation régissant les projets de GNL réalisés dans le port. L'adoption d'un règlement incorporant par renvoi le régime de réglementation de la C.-B. permettrait au gouvernement fédéral de profiter de l'expertise et de l'expérience de la BC OGC dans le secteur gazier.

L'adoption du régime de réglementation provincial permet au gouvernement fédéral d'économiser de l'argent, des ressources et du temps en autorisant la BC OGC à exercer en son nom une surveillance réglementaire des

similarly modeled federal regime. There are no additional costs to the federal government as the provincial regulatory body, the BC OGC, will perform administrative and enforcement activities under the Regulations. The BC OGC operates on a cost recovery basis and is funded through the application of industrial fees and levies paid by the LNG proponents.

As well, all fines and penalties associated with enforcement would go to the BC Consolidated Revenue Fund. These Regulations will ensure that the LNG projects at the Port are built and operated in a safe manner, protecting the environment and Canadians.

A similar regulatory model was used for the proposed Kitimat LNG facility located on Haisla Nation reserve lands in Kitimat, BC.

Regulatory and non-regulatory options considered

The federal government could have chosen to establish its own comprehensive regulations and create an agency dedicated exclusively to regulate LNG facilities on federal land across Canada. This approach was not deemed practicable as it would be time consuming and costly to tax payers and it would have also risked delaying the ability to meet commercial timelines for the proposed LNG projects. The proposed approach is consistent with the Government of Canada's commitment to improve conditions for business investment and it will help reduce duplication and costs between federal and provincial jurisdictions for the regulation of these proposed LNG projects.

Implementation, enforcement and service standards

The BC OGC is now the principal regulatory agency responsible for overseeing the construction, operation, maintenance and enforcement of the LNG facilities at the Port, on behalf of the Government of Canada. The provincial officials have the required knowledge and expertise necessary to administer and enforce these types of regulatory initiatives as they already have regulatory authority over LNG projects in the Province of BC under the incorporated OGAA.

The Port and federal agencies such as TC, Environment and Climate Change Canada and the Department of Fisheries and Oceans maintain their regulatory oversight, including in respect of matters concerning navigation and shipping, protection of the marine environment and federal lands under their jurisdiction.

installations de GNL plutôt que d'élaborer un autre régime fédéral comparable. Le gouvernement fédéral n'aurait à assumer aucun coût supplémentaire parce que l'organisme de réglementation provincial, la BC OGC, s'acquitterait des fonctions administratives et de mise en application en vertu du Règlement. La BC OGC fonctionne sur une base de recouvrement des coûts. Elle est financée grâce à l'imposition de droits industriels et de cotisations aux promoteurs de projets de GNL.

De plus, toutes les amendes et pénalités découlant des mesures d'exécution reviendraient au Trésor de la C.-B. Le Règlement permettra de s'assurer que les projets de GNL du port seront réalisés et exploités en toute sécurité, afin de protéger l'environnement et les Canadiens.

Un modèle réglementaire semblable a servi dans le cas de l'installation proposée de GNL de Kitimat, qui se trouve sur les terres de réserve de la nation Haisla, à Kitimat, en Colombie-Britannique.

Options réglementaires et non réglementaires envisagées

Le gouvernement fédéral aurait pu choisir d'établir sa propre réglementation et de créer un organisme exclusivement chargé de réglementer les installations de GNL construites sur des terres fédérales partout au Canada. Cette approche n'a pas été jugée avantageuse parce qu'elle prendrait du temps, coûterait cher aux contribuables et aurait fait courir au Canada le risque de manquer les délais commerciaux des projets proposés de GNL. L'approche envisagée appuierait l'engagement pris par le gouvernement du Canada d'améliorer les conditions d'investissement des entreprises et contribuerait à réduire le double emploi et les coûts assumés par les gouvernements fédéral et provincial pour la réglementation des projets proposés de GNL.

Mise en œuvre, application et normes de service

La BC OGC serait le principal organisme de réglementation chargé de superviser, au nom du gouvernement du Canada, la construction, l'exploitation, l'entretien et le contrôle des installations de GNL du port. Les responsables provinciaux possèdent l'expertise et les connaissances voulues pour administrer et mettre en vigueur les initiatives réglementaires de ce genre puisqu'ils exercent déjà des pouvoirs de réglementation sur les projets de GNL de la province en vertu de l'*Oil and Gas Activities Act*, qui serait incorporée par renvoi dans le Règlement.

Le port et des organismes fédéraux tels que Transports Canada, Environnement et Changement climatique Canada et le ministère des Pêches et des Océans continuent à exercer leur surveillance réglementaire, notamment en ce qui concerne la navigation, le transport et la protection de l'environnement marin et des terres fédérales relevant de leur compétence.

The incorporated BC acts and regulations include mechanisms for ensuring compliance and for detecting and penalizing non-compliance. The Regulations require LNG proponents to obtain various licenses and approvals, to keep records and provide information and allow the BC OGC to fine and implement financial penalties for non-compliance and offences. The incorporated provisions under OGAA provide for a comprehensive enforcement and contravention regime.

The Agreement for Administration and Enforcement of Federal Regulation under the CMA (the Agreement) will, soon after the coming into force of the Regulations, be entered into between the governments of BC, the Port, BC OGC and Canada. Its objectives are to promote consistency in the regulation of all LNG facilities, including those on federal property, in the Province of BC, and to resolve any issues that might arise in relation to the application of the Regulations in the most expeditious and cost effective manner.

The Agreement establishes an on-going regulatory oversight management committee comprised of officials from TC, the Port, the BC OGC and the Province of BC. The management committee would meet on an on-going basis to discuss the administration and enforcement of the Regulations as well as anticipated changes that may be required to the Regulations.

Contact

Tamara Rudge
Director
Ports Policy
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Fax: 613-998-1845

La législation de la C.-B. incorporée par renvoi comprendra des mécanismes de vérification de la conformité ainsi que des mécanismes destinés à détecter et à sanctionner la non-conformité. Le Règlement exigera des promoteurs de projets de GNL d'obtenir différents permis et approbations, de tenir des dossiers et de fournir des renseignements et il autorisera la BC OGC à imposer des amendes et des sanctions financières en cas d'infraction ou de non-conformité. Les dispositions incorporées de l'OGAA établiraient un régime complet d'infractions et de mesures d'exécution.

L'Accord pour l'administration et la mise en vigueur d'une réglementation fédérale en vertu de la *Loi maritime du Canada* (l'Accord) sera, immédiatement après l'entrée en vigueur du Règlement, mis en application par les gouvernements de la C.-B., le port, la BC OGC et le Canada. Il a pour objectifs de favoriser la cohérence dans la réglementation de toutes les installations de GNL, y compris celles sur les terres fédérales, dans la province de la C.-B., et de régler tout problème pouvant découler de l'application du Règlement de la manière la plus rapide et la plus rentable.

L'Accord établit un comité permanent de gestion de la surveillance réglementaire composé de fonctionnaires de Transports Canada, du port, de la BC OGC et de la province de la C.-B. Ce comité de gestion tiendrait des réunions pour discuter de l'administration et de la mise en vigueur du Règlement ainsi que de tout changement qu'il pourrait être nécessaire d'y apporter.

Personne-ressource

Tamara Rudge
Directrice
Politique portuaire
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 25^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Télécopieur : 613-998-1845

Registration
SOR/2016-261 September 30, 2016

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Aerodrome Work Consultations)

P.C. 2016-844 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a and subsection 7.6(1)^b of the *Aeronautics Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Aerodrome Work Consultations)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Aerodrome Work Consultations)

Enregistrement
DORS/2016-261 Le 30 septembre 2016

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (consultations – travaux d'aérodrome)

C.P. 2016-844 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a et du paragraphe 7.6(1)^b de la *Loi sur l'aéronautique*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (consultations – travaux d'aérodrome)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (consultations – travaux d'aérodrome)

Amendments

1 Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following after the reference “Section 305.57”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 7 – AERODROMES – CONSULTATIONS		
Section 307.03	5,000	25,000
Section 307.05	3,000	15,000
Section 307.06	3,000	15,000
Section 307.07	3,000	15,000
Section 307.08	3,000	15,000
Section 307.09	3,000	15,000
Subsection 307.10(1)	3,000	15,000

Modifications

1 La partie III de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifiée par adjonction, après la mention « Article 305.57 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 7 – CONSULTATIONS AÉRODROMES		
Article 307.03	5 000	25 000
Article 307.05	3 000	15 000
Article 307.06	3 000	15 000
Article 307.07	3 000	15 000
Article 307.08	3 000	15 000
Article 307.09	3 000	15 000
Paragraphe 307.10(1)	3 000	15 000

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

^b S.C. 2004, c. 15, s. 18

^c R.S., c. A-2

¹ SOR/96-433

^a L.C. 2014, c. 39, art. 144

^b L.C., 2004, ch. 15, art. 18

^c L.R., ch. A-2

¹ DORS/96-433

2 (1) Section 302.02 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) The applicant shall include in the application proof that the applicant has consulted with the interested parties in accordance with the requirements of Subpart 7.

(2) Subsection 302.02(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The application shall be signed in ink by the applicant and shall be in the form set out in the aerodrome standards and recommended practices publications.

3 Subpart 7 of Part III of the Regulations is replaced by the following:

Subpart 7 — Aerodromes —
Consultations

Interpretation

307.01 The following definitions apply in this Subpart.

aerodrome work means work, other than work necessary to comply with a new requirement imposed by or under the Act, carried out for any of the following purposes:

- (a)** building a new aerodrome; or
- (b)** at an existing aerodrome,
 - (i)** building a new runway for aeroplanes, or
 - (ii)** increasing the length of an existing runway for aeroplanes by 100 m or by 10%, whichever is greater. (*travaux d'aérodrome*)

proponent means a person who proposes to carry out aerodrome work. (*promoteur*)

protected area means a natural area or habitat that is protected by or under federal legislation. (*aire protégée*)

Application

307.02 This Subpart applies to existing and proposed aerodromes that are not

- (a)** military aerodromes;
- (b)** water aerodromes;
- (c)** aerodromes that are used primarily for agricultural operations;

2 (1) L'article 302.02 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Le demandeur doit joindre à sa demande la preuve qu'il a consulté les parties intéressées conformément aux exigences de la sous-partie 7.

(2) Le paragraphe 302.02(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La demande doit être signée à l'encre par le demandeur et présentée en la forme prévue dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes.

3 La sous-partie 7 de la partie III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Sous-partie 7 — Consultations —
aérodromes

Définitions

307.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

aire protégée Aire ou habitat naturels protégés sous le régime d'une loi fédérale. (*protected area*)

promoteur Personne qui projette de réaliser des travaux d'aérodrome. (*proponent*)

travaux d'aérodrome Travaux, autres que ceux nécessaires pour se conformer à une nouvelle exigence imposée sous le régime de la Loi, réalisés pour l'une ou l'autre des fins suivantes :

- a)** la construction d'un nouvel aérodrome;
- b)** s'agissant d'un aérodrome existant :
 - (i)** la construction d'une nouvelle piste d'avions,
 - (ii)** le prolongement de 100 m ou de 10 pour cent, selon la plus élevée de ces deux valeurs, d'une piste d'avions. (*aerodrome work*)

Application

307.02 La présente sous-partie s'applique aux aérodromes existants et aux aérodromes projetés, autres que :

- a)** les aérodromes militaires;
- b)** les hydroaérodromes;
- c)** les aérodromes utilisés principalement à des fins agricoles;

(d) aerodromes, including heliports, that are used primarily for helicopter operations; and

(e) aerodromes that are used as temporary installations for the purpose of providing emergency services, such as forest fire suppression, law enforcement activities, and search and rescue operations, and responding to a medical emergency.

Requirement — Consultations

307.03 The proponent shall consult with the interested parties in accordance with the requirements of this Subpart.

Interested Parties

307.04 (1) For the purposes of this Subpart, the interested parties are the following:

(a) if a built-up area of a city or town is located within a radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work,

(i) the Minister,

(ii) the providers of air navigation services,

(iii) the operator of a certified or registered aerodrome located within a radius of 30 nautical miles from the location of the proposed aerodrome work,

(iv) the authority responsible for a protected area located within the radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work,

(v) any local land use authority where the proposed aerodrome work is to be carried out, and

(vi) members of the public who are within the radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work; or

(b) in any other case,

(i) the Minister,

(ii) the providers of air navigation services,

(iii) the operator of a certified or registered aerodrome located within a radius of 30 nautical miles from the location of the proposed aerodrome work,

(iv) the authority responsible for a protected area located within a radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work,

d) les aérodro mes, y compris les héliports, utilisés principalement pour l'exploitation d'hélicoptères;

e) les aérodro mes utilisés comme installations temporaires pour offrir des services d'urgence, notamment l'extinction d'un incendie de forêt, les activités de contrôle d'application de la loi, les opérations de recherche et de sauvetage et l'intervention lors d'urgences médicales.

Exigence — consultations

307.03 Le promoteur doit consulter les parties intéressées conformément aux exigences de la présente sous-partie.

Parties intéressées

307.04 (1) Pour l'application de la présente sous-partie, les parties intéressées sont les suivantes :

a) dans le cas où une zone bâtie d'une ville ou d'un village se trouve dans un rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome :

(i) le ministre,

(ii) les fournisseurs de services de la navigation aérienne,

(iii) l'exploitant d'un aérodrome certifié ou enregistré se trouvant dans un rayon de 30 milles marins du lieu prévu pour les travaux,

(iv) l'autorité responsable d'une aire protégée se trouvant dans le rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux,

(v) toute autorité locale responsable de l'aménagement du territoire où les travaux sont prévus,

(vi) les membres du public se trouvant dans le rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux;

b) dans tout autre cas :

(i) le ministre,

(ii) les fournisseurs de services de la navigation aérienne,

(iii) l'exploitant d'un aérodrome certifié ou enregistré se trouvant dans un rayon de 30 milles marins du lieu prévu pour les travaux,

(iv) l'autorité responsable d'une aire protégée se trouvant dans un rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux,

(v) any local land use authority where the proposed aerodrome work is to be carried out, and

(vi) the owner of any land bordering the land on which the proposed aerodrome work is to be carried out.

(2) For the purposes of subsection (1), the radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work shall be measured from the outer perimeter of the site of that location.

Notice and Sign

307.05 The proponent shall, at least 75 days before the expected start date of the proposed aerodrome work,

(a) provide a notice of the proposed aerodrome work to the interested parties referred to in subparagraphs 307.04(1)(a)(i) to (v) or paragraph 307.04(1)(b), as applicable; and

(b) in the case referred to in paragraph 307.04(1)(a), place a sign, in plain view of the public, at the location where the proposed aerodrome work is to be carried out.

Content of Notice and Sign

307.06 The proponent shall include the following information on the notice and the sign:

(a) a drawing showing the location of the proposed aerodrome work;

(b) a description of the proposed aerodrome work and its purpose;

(c) the expected start date and completion date of the proposed aerodrome work;

(d) a statement that the interested parties may provide their comments or objections to the proponent with respect to the proposed aerodrome work;

(e) contact information, including the mailing address, phone number and email address, for the contact persons to whom the interested parties may provide their comments or objections; and

(f) the period, which shall be at least 45 days, during which the interested parties may provide their comments or objections.

(v) toute autorité locale responsable de l'aménagement du territoire où les travaux sont prévus,

(vi) le propriétaire de tout terrain adjacent à celui où les travaux sont prévus.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux d'aérodromes est calculé à partir du périmètre extérieur de ce lieu.

Avis et pancarte

307.05 Au moins 75 jours avant la date prévue pour le début des travaux d'aérodrome, le promoteur :

a) donne un avis aux parties intéressées visées aux sous-alinéas 307.04(1)a)(i) à (v) ou à l'alinéa 307.04(1)b), selon le cas;

b) dans le cas visé à l'alinéa 307.04(1)a), installe une pancarte, bien en vue du public, au lieu prévu pour les travaux.

Contenu de l'avis et de la pancarte

307.06 Le promoteur inscrit les renseignements ci-après sur l'avis et la pancarte :

a) un dessin montrant le lieu des travaux d'aérodrome projetés;

b) une description des travaux et leur but;

c) les dates prévues pour le début et la fin des travaux;

d) une mention portant que les parties intéressées peuvent présenter au promoteur leurs observations ou objections concernant les travaux;

e) les coordonnées, y compris l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse électronique, des personnes auxquelles les parties intéressées peuvent présenter leurs observations ou objections;

f) la période pendant laquelle les parties intéressées peuvent présenter leurs observations ou objections, laquelle doit être d'au moins 45 jours.

Summary Report

307.07 At the end of the period referred to in paragraph 307.06(f), the proponent shall prepare a summary report that includes the following:

- (a) a description of the proposed aerodrome work;
- (b) a description of the measures taken by the proponent to comply with the requirements of this Subpart;
- (c) the interested parties who were notified of the proposed aerodrome work; and
- (d) a summary of the comments and objections received, the actions that the proponent proposes to take to address those comments and objections, and any objections that were not addressed, if applicable.

Communication of Summary Report

307.08 The proponent shall, as soon as practicable after the end of the period referred to in paragraph 307.06(f), provide the summary report to the Minister and make it available to the interested parties.

Availability of Summary Report

307.09 The proponent shall ensure that the summary report is available to the interested parties for at least five years after the date on which it is made available to them.

Start of Aerodrome Work

307.10 (1) The proponent shall not start the proposed aerodrome work before the end of 30 days after the date on which the summary report is provided to the Minister.

(2) If the proponent does not start the proposed aerodrome work within five years after the date on which the summary report is provided to the Minister, the proponent shall once again comply with the requirements of this Subpart.

Coming into Force

4 These Regulations come into force on January 1, 2017.

Rapport sommaire

307.07 À la fin de la période visée à l'alinéa 307.06f), le promoteur dresse un rapport sommaire qui comprend les éléments suivants :

- a) la description des travaux d'aérodrome projetés;
- b) la description des mesures qu'il a prises pour se conformer aux exigences de la présente sous-partie;
- c) les parties intéressées qui ont été avisées des travaux;
- d) un résumé des observations et objections reçues, les mesures prévues par le promoteur pour en tenir compte et les objections dont il n'a pas été tenu compte, le cas échéant.

Communication du rapport sommaire

307.08 Dès que possible après la fin de la période visée à l'alinéa 307.06f), le promoteur remet au ministre le rapport sommaire et le met à la disposition des parties intéressées.

Disponibilité du rapport sommaire

307.09 Le promoteur veille à ce que le rapport sommaire soit disponible aux parties intéressées pendant au moins cinq ans suivant la date à laquelle il est mis à leur disposition.

Commencement des travaux d'aérodrome

307.10 (1) Le promoteur ne peut commencer les travaux d'aérodrome avant l'expiration de 30 jours suivant la date à laquelle il remet le rapport sommaire au ministre.

(2) S'il ne commence pas les travaux d'aérodrome dans les cinq ans suivant la date à laquelle le rapport sommaire est remis au ministre, le promoteur doit se conformer de nouveau aux exigences de la présente sous-partie.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Operators wishing to develop a new aerodrome or to significantly modify an existing aerodrome, whether certified or not, are not currently required to conduct consultations with affected stakeholders. Matters integral to aviation fall under federal jurisdiction, including aerodromes. However, the federal authority, unlike municipal and provincial authorities that have consultation processes in place for significant changes to land use likely to have an impact on the community, do not have a public engagement requirement to identify and mitigate stakeholder concerns in advance of aerodrome development. The municipal and provincial stakeholders do not necessarily have to be consulted prior to the development of a non-certified aerodrome within their own jurisdiction. As a result, the lack of coordinated development planning can lead, for example, to inefficient land use and increased complaints from local constituents due to the impact of unexpected development.

Operators and stakeholders seeking aerodrome certification are required to have a consultation process, but do not have a federal standard to guide them on what constitutes meaningful consultation. The implications for industry and other stakeholders include inconsistent approaches to consultation, insufficient information shared with affected stakeholders, and costs and delays for proponents/operators who — upon completing what they deem to have been an appropriate level of stakeholder engagement — find themselves caught in legal disputes over the validity of their process instead of commencing with their development.

Background

The Government of Canada has exclusive jurisdiction over aeronautics in Canada and has established a legal framework through the *Aeronautics Act* (the Act) and the *Canadian Aviation Regulations* (CARs), which sets robust safety requirements for the civil aviation industry. Under this legislation, the Minister of Transport is responsible for the promotion of aeronautics and the Governor in Council has the authority to make regulations respecting activities at aerodromes, including the location, inspection, certification, registration, licensing and operations. The definition of an aerodrome encompasses both certified and non-certified aerodromes, both of which can be

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Les exploitants qui souhaitent aménager un nouvel aéroport ou apporter d'importantes modifications à un aéroport existant, qu'il soit certifié ou non, n'ont actuellement aucune obligation d'entreprendre des consultations auprès des intervenants concernés. Tout ce qui touche à l'aviation est de compétence fédérale, y compris les aéroports. Toutefois, contrairement aux administrations municipales et aux gouvernements provinciaux qui ont établi des processus de consultations pour tout changement important à l'utilisation des terres qui pourrait avoir une incidence sur la communauté, l'autorité fédérale n'est pas tenue de s'informer auprès du public pour connaître et atténuer les préoccupations des intervenants avant de procéder à l'aménagement d'un aéroport, ni même de consulter les intervenants municipaux et provinciaux lorsqu'il est prévu d'aménager un aéroport non certifié sur les terres de ces derniers. Ainsi, le manque de coordination de la planification des aménagements peut mener, par exemple, à une utilisation inefficace des terres et à une augmentation des plaintes de la part de la population locale en raison de l'incidence d'aménagements imprévus.

Les exploitants et les intervenants qui cherchent à obtenir la certification d'un aéroport doivent entreprendre des consultations, mais il n'y a pas de norme fédérale pour les guider quant à ce qui constitue une consultation efficace. Il en résulte, pour l'industrie et les intervenants, un manque d'uniformité des approches en matière de consultation, un manque d'information et de communications entre les intervenants touchés, et des coûts et des retards pour les promoteurs ou les exploitants qui, bien qu'ils aient obtenu ce qu'ils considèrent comme une participation appropriée des intervenants, se trouvent aux prises avec des différends juridiques au moment où ils prévoyaient commencer l'aménagement.

Contexte

Le gouvernement du Canada a la compétence exclusive en matière d'aéronautique et a établi un cadre législatif comprenant la *Loi sur l'aéronautique* (la Loi) et le *Règlement de l'aviation canadien* (le RAC) qui impose à l'industrie de l'aviation civile des exigences strictes en matière de sécurité. En vertu de cette réglementation, le ministre des Transports est responsable de la promotion de l'aéronautique, et le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre des règlements en ce qui a trait aux activités dans les aéroports, notamment en ce qui concerne l'emplacement, l'inspection, la certification, l'immatriculation, la délivrance de permis et l'exploitation. La définition d'un

either registered or non-registered aerodromes. Aerodromes that are registered appear in the *Canada Flight Supplement*.

There are approximately 2 000 registered aerodromes, of which 547 are certified, and there are an estimated 5 000 unregistered aerodromes.

It is understood and recognized that aerodromes are engines for nearby communities and are vital to the growth of a number of Canadian industries, and that the current legislative framework for activities at aerodromes has generally worked well, particularly during the initial growth of aviation in Canada. However, the dynamics of aerodrome development and operations, as well as the needs and expectations of Canadians, have evolved considerably due to economic and socio-political factors, including increased urbanization and densification around aerodromes.

These factors, coupled with the need for a strong aviation transportation system, illustrate the need for increased communication in advance of aerodrome development to help understand and mitigate public concern, promote Canada's aviation sector, and satisfy the growing need to keep moving people and goods.

A common concern raised by stakeholders to the Minister is the absence of a regulatory requirement for proponents of aerodromes to notify affected stakeholders prior to aerodrome development, including the establishment of new aerodromes and expansion at existing aerodromes. To address the concern, the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2* amended the *Aeronautics Act* to provide the Minister of Transport with the authority and necessary tools to effectively respond to an increasing number of aerodrome issues pertaining to development, location, land-use and consultation. The amendment provided the Governor in Council with the authority to make regulations to prohibit the development or expansion of aerodromes or a change to the operation of aerodromes, as well as the authority to make regulations to require proponents and operators of aerodromes to consult prior to the development or expansion of an aerodrome or a change to its operations.

Objectives

The objectives of the amendment are as follows:

1. To encourage responsible aerodrome development and operation by requiring proponents to consult with affected stakeholders in advance of undertaking

aérodrome comprend les aérodromes certifiés et non certifiés, qui peuvent dans les deux cas être des aérodromes enregistrés et non enregistrés. Les aérodromes enregistrés sont indiqués dans le *Supplément de vol – Canada*.

Il y a environ 2 000 aérodromes enregistrés, dont 547 sont certifiés. On compte également environ 5 000 aérodromes non enregistrés.

Il est généralement reconnu que les aérodromes sont des moteurs pour l'économie des collectivités avoisinantes, qu'ils sont vitaux pour la croissance d'un certain nombre d'industries canadiennes et que, dans l'ensemble, le cadre législatif actuel applicable aux activités dans les aérodromes a bien fonctionné, surtout pendant les premières étapes de la croissance de l'aviation au Canada. Toutefois, les dynamiques du développement et de l'exploitation des aérodromes, ainsi que les besoins et les attentes des Canadiens, ont considérablement évolué en raison des facteurs économiques et sociopolitiques comme l'augmentation de l'urbanisation et la densification des terrains avoisinant les aérodromes.

Ces facteurs, combinés à la nécessité d'avoir un système de transport aéronautique robuste, mettent en évidence le besoin accru de communications avant l'aménagement d'aérodromes afin de mieux comprendre et ainsi atténuer les préoccupations du public, de promouvoir le secteur aéronautique canadien et de satisfaire le besoin croissant de transport de personnes et de biens.

Une préoccupation commune soulevée par les intervenants auprès du ministre porte sur l'absence d'exigences réglementaires imposant aux promoteurs et aux exploitants d'aérodromes d'aviser les intervenants touchés avant d'entreprendre l'aménagement d'un nouvel aérodrome ou l'agrandissement d'un aérodrome existant. Pour répondre à cette préoccupation et dans le cadre de la *Loi n° 2 sur le Plan d'action économique de 2014*, des modifications ont été apportées à la *Loi sur l'aéronautique*, lesquelles confèrent au ministre des Transports le pouvoir et les outils nécessaires pour régler avec efficacité le nombre croissant de problèmes associés au développement et à l'emplacement des aérodromes, à l'utilisation des terrains et aux consultations. Aux termes de cette modification, le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre des règlements interdisant l'aménagement ou l'agrandissement d'un aérodrome, ou tout changement à son exploitation, ainsi que le pouvoir d'exiger que les promoteurs et les exploitants entreprennent des consultations auprès des intervenants avant l'aménagement ou l'agrandissement d'un aérodrome ou tout changement à son exploitation.

Objectifs

Voici les objectifs des modifications proposées :

1. encourager l'aménagement et l'exploitation responsable d'aérodromes en obligeant les promoteurs et les exploitants à consulter les intervenants concernés

aerodrome work by following a structured notification process.

2. To strengthen the consultation process for aerodrome work by providing details within the CARs that will introduce greater clarity and predictability around developments, compel increased communication to identify and mitigate concerns in advance of development, reduce post-construction complaints from affected stakeholders, reduce the chance of delay and costs associated with process-related challenges brought on by affected stakeholders and allow for better coordination of land use by all interested stakeholders.

Description

The amendments to the *Canadian Aviation Regulations* were born out of the concerns raised by interested parties adversely affected by aerodrome developments, by proponents frustrated by costly administrative and legal delay, and by the general aviation community concerned for their future in Canada. The nature of the concerns centre on improved communication in advance of construction between proponents of aerodrome developments and those most likely to be affected by the development. Requiring consultation in advance of commencing construction will allow for many concerns to be proactively raised and mitigated.

The current regulatory requirement to consult is limited to those seeking to certify an aerodrome as an airport or a heliport and, even then, they are only required to consult with local land use authorities [as per paragraphs 302.03(1)(a) and 305.08(1)(d)]. The CARs do not define what constitutes meaningful consultation, which has led to inconsistent approaches and uncertainty around whether the requirement has been met. The amendment broadens the requirement to consult to include anyone seeking to undertake a prescribed aerodrome work at a certified or non-certified aerodrome, whether it is the creation of a new aerodrome or making a significant change at an existing one. The amendment also provides minimum expectations for how the consultation should be conducted, including timelines, who to notify and under what circumstances.

Recognizing that developments with the greatest possibility of impact on nearby stakeholders warrant the need for consultation, the Department of Transport (Transport Canada) identified that only those seeking to build new aerodromes and/or undertake significant aeronautical changes at existing aerodromes will be required to consult.

avant d'entreprendre des travaux, en suivant un processus de notification structuré;

2. renforcer le processus de consultation pour les travaux d'aérodrome en intégrant au RAC des renseignements détaillés pour plus de clarté et de prévisibilité en ce qui a trait aux aménagements, contraindre à communiquer davantage pour connaître et atténuer les préoccupations avant l'aménagement, réduire le nombre de plaintes formulées par les intervenants concernés après la construction, réduire les possibilités de retards et les coûts résultant des contestations concernant le processus de la part des intervenants concernés et permettre une meilleure coordination de l'utilisation des terrains par tous les intervenants intéressés.

Description

Les modifications du *Règlement de l'aviation canadien* résultent des préoccupations soulevées par les parties durement touchées par l'aménagement d'un aérodrome, par les promoteurs et les exploitants frustrés par les retards administratifs et juridiques coûteux et par la collectivité de l'aviation en général inquiète pour son avenir au Canada. L'essentiel était surtout d'améliorer la communication entre les promoteurs et ceux qui seront le plus touchés par l'aménagement d'un aérodrome, et ce, avant la construction. Exiger une consultation avant d'entreprendre la construction permettra à chacun d'exprimer ouvertement ses préoccupations et d'envisager leur atténuation.

L'exigence réglementaire en vigueur concernant la consultation ne concerne que ceux qui cherchent à obtenir la certification d'un aérodrome et, même dans ce cas, ils ne sont tenus de consulter que les autorités locales responsables de l'aménagement du territoire [en vertu des alinéas 302.03(1)a) et 305.08(1)d)]. Le RAC n'établit aucun paramètre permettant de définir ce qui constitue une consultation efficace, ce qui a mené à des approches incohérentes et a suscité des doutes quant au respect de l'exigence. Le règlement proposé étend le champ d'application de l'exigence de consulter toute personne qui compte entreprendre des travaux à un aérodrome certifié ou non, qu'il s'agisse de la création d'un nouvel aérodrome ou de l'apport de changements importants à un aérodrome existant. Les modifications prévoient également des conditions minimales à respecter quant au déroulement du processus de consultation, notamment en ce qui a trait aux échéances, aux personnes à aviser et aux circonstances.

Reconnaissant que les aménagements ayant la plus grande incidence sur les intervenants proches justifient le besoin d'un processus de consultation, le ministère des Transports (Transports Canada) a déterminé que seuls ceux qui prévoient construire de nouveaux aérodromes et/ou à apporter des changements importants aux aérodromes existants devraient mener une consultation.

The amendments define aerodrome work as the construction of a new aerodrome and building a new runway at an existing aerodrome. Lengthening an existing runway has also been included. However, in recognition of differences between small and large aerodromes and so as not to capture all extensions, and to focus primarily on those extensions likely to lead to an increase in level of service, only extensions in excess of 100 m or 10% of overall length (whichever is greater) are subject to the amendments.

To ensure that those most likely to be affected by a proposed work receive information about the proposed work and have an opportunity to share comments and concerns, proponents of aerodrome work will be required to notify interested parties prior to undertaking the prescribed aerodrome work. The amendments outline a list of interested parties to be notified which is geographically determined as follows:

If a built-up area of a city or town is located within a radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work, notice must be given to

- the provider of air navigation services;
- the Minister;
- the operator of a certified or registered aerodrome within 30 nautical miles of the aerodrome work;
- the authority responsible for a protected area within 4 000 m of the aerodrome work;
- the local land use authority for the land on which the aerodrome work is being undertaken; and
- the public within 4 000 m of the aerodrome work.

In any other case,

- the provider of air navigation services;
- the Minister;
- the operator of a certified or registered aerodrome within 30 nautical miles of the aerodrome work;
- the authority responsible for a protected area within 4 000 m of the aerodrome work;
- the local land use authority for the land on which the aerodrome work is being undertaken; and
- any owner of land immediately bordering land on which the aerodrome work would be conducted.

Les modifications définissent les travaux aux aérodromes tels que la construction d'un nouvel aérodrome et la construction d'une nouvelle piste à un aérodrome existant. Le prolongement d'une piste a également été inclus. Toutefois, afin de tenir compte des différences entre les petits et les grands aérodromes et pour ne pas viser tous les prolongements de piste, et pour cibler principalement ceux qui mèneront probablement à une augmentation du niveau de service, seuls les prolongements de piste de plus de 100 m ou de 10 % de la longueur globale (soit la plus grande de ces deux éventualités) seront assujettis aux modifications.

Afin de veiller à ce que ceux qui seront vraisemblablement le plus touchés par des travaux proposés en soient informés et aient la possibilité de formuler des commentaires et d'exprimer leurs préoccupations, les promoteurs de travaux d'aérodrome devront aviser les parties intéressées avant d'entreprendre les travaux d'aérodrome prévus. Les modifications dressent une liste des parties intéressées qui devront être avisées en fonction de la position géographique du lieu prévu pour les travaux.

Lorsqu'une zone bâtie d'une ville ou d'un village se trouve à moins de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux, un avis doit être envoyé :

- au fournisseur de services de navigation aérienne;
- au ministre;
- à l'exploitant de tout aérodrome certifié ou enregistré situé à moins de 30 milles marins du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome;
- à l'autorité responsable d'une zone protégée située à moins de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome;
- à l'autorité locale responsable de l'aménagement du territoire sur lequel les travaux d'aérodrome seront entrepris;
- aux membres du public se trouvant dans un rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome.

Dans tout autre cas, un avis doit être envoyé :

- au fournisseur de services de navigation aérienne;
- au ministre;
- à l'exploitant de tout aérodrome certifié ou enregistré situé à moins de 30 milles marins du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome;
- à l'autorité responsable d'une zone protégée située à moins de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux d'aérodrome;
- à toute autorité locale responsable de l'aménagement du territoire sur lequel les travaux d'aérodrome seront entrepris;
- à tout propriétaire de terrain avoisinant le terrain sur lequel les travaux d'aérodrome sont prévus.

The amendments prescribe minimum requirements for consultation. Although flexible enough to accommodate the differing complexities of projects that could be undertaken at Canada's 7 000-plus aerodromes, the requirements are prescriptive enough to introduce certainty for proponents and for stakeholders alike so that engagement is conducted in a transparent and meaningful manner. The amendments allow all parties to understand under what circumstances consultation is required, what information about the aerodrome work must be shared and the manner in which it is shared, what the opportunities are for affected stakeholders to provide feedback. It is anticipated that, by increasing the amount of information shared in advance of construction, most concerns can be heard and addressed proactively with the goal of mitigating negative impacts to the greatest extent possible.

The amendments require a minimum of 75 days between the notification and the commencement of the aerodrome work, notwithstanding any time required to prepare the summary report. Transport Canada recognizes that more than 75 days may be required for more complex works or for works in built-up areas and the amendments allow for the proponent to extend the length of consultation to reflect the complexity of the development.

The proponent is required to notify all interested parties by way of a notice and by placing a sign in plain view of the public where the aerodrome work will be undertaken. The notice and the sign must include a drawing and description of the proposed works, the estimated start and completion date, contact information of the proponent, and by what day comments must be received, which must be at least 45 days from the initial date of notice.

The proponent will be required, as proof of having consulted, to prepare a summary report of the consultation and submit it to the Minister as soon as practicable. It must contain a description of the proposed work, a description of the measures taken by the proponent to comply with the requirements, the persons who were notified, a summary of the comments and objections received and how the comments have been disposed of, and any objections that were not or could not be addressed. The report must also be available to anyone that requests it for a period of at least five years.

The proponent cannot start the proposed aerodrome work before the end of 30 days after the date on which the summary report is provided to the Minister. Proponents must

Les modifications prévoient les exigences minimales en matière de consultation. Bien qu'elles soient assez souples pour accommoder les différents niveaux de complexité des projets qui pourraient être entrepris aux quelque 7 000 aérodromes et plus du Canada, les exigences sont suffisamment strictes pour éliminer toute incertitude, tant pour les promoteurs que pour les intervenants. Les consultations seront ainsi menées de façon transparente et en bonne et due forme. Les modifications permettront à toutes les parties de comprendre dans quelles circonstances la consultation est requise, quels renseignements concernant les travaux d'aérodrome doivent être communiqués et comment procéder pour les communiquer, et quelles possibilités doivent être offertes aux intervenants concernés pour leur permettre de formuler des commentaires. On estime qu'une meilleure communication de l'information avant la construction permettra de connaître la plupart des préoccupations et d'y répondre de façon proactive en vue d'atténuer autant que possible les répercussions négatives.

Les modifications prévoient un minimum de 75 jours entre la publication de l'avis et le début des travaux d'aérodrome, nonobstant le temps requis pour préparer le rapport sommaire. Transports Canada reconnaît qu'il faudra parfois plus de 75 jours, notamment dans le cas de travaux plus complexes ou de travaux dans les zones bâties, et les modifications permettent au promoteur de prolonger la durée des consultations pour rendre compte de la complexité des travaux d'aménagement.

Le promoteur est tenu d'envoyer un avis à toutes les parties intéressées et de placer une pancarte visible au grand public à l'endroit où les travaux d'aérodrome seront effectués. L'avis et la pancarte doivent inclure un croquis et une description des travaux proposés, les dates de début et de fin prévues, les coordonnées du promoteur et la date d'échéance pour la réception des commentaires (qui doit être au moins 45 jours après la date de publication initiale de l'avis).

À l'expiration de la période de consultation, le promoteur devra, comme preuve de consultation, préparer un rapport sommaire de la consultation et le soumettre au ministre dès que possible. Ce rapport doit contenir une description des travaux proposés et une description des mesures prises par le promoteur pour se conformer aux exigences, indiquer quelles personnes ont été avisées, contenir un résumé des commentaires et des objections reçus et de la façon dont les commentaires ont été pris en considération, décrire les mesures proposées ainsi que les objections qui n'ont pas été ou n'ont pas pu être réglées. Le rapport doit également être disponible pour toute personne qui voudra en connaître la teneur, et ce, pendant au moins cinq ans.

Le promoteur ne peut pas commencer les travaux avant l'expiration de 30 jours suivant la date à laquelle il remet son rapport sommaire au ministre. Par ailleurs, le

start the aerodrome work within five years of the submission of the summary report. If more than five years passes, the proponent or operator will be required to undertake a new consultation.

Transport Canada is cognizant there are some circumstances when these amendments should not apply and the following exemptions are provided:

1. Heliports and aerodromes primarily used for helicopter operations;
2. Temporary aerodromes for the provision of emergency services such as forest fire suppression, medical necessity, law enforcement activities and search and rescue;
3. Aerodromes used primarily for agricultural operations;
4. Water aerodromes; and
5. Military aerodromes, which are currently exempt and will remain exempt.

Finally, the amendment revises CARs section 302.03, “Issuance of Airport Certificate,” so that this consultation process will satisfy the requirement to consult as a condition of certification.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this amendment and will result in an “IN” for the purposes of the “One-for-One” Rule. The amendment increases the administrative burden on industry because it requires proponents to prepare a report summarizing consultation activities, submit the report to the Minister and keep the summary report for a period not less than five years from the date of its completion.

For the purposes of the “One-for-One” Rule, only the administrative burden on a business is estimated. “Business” means a person or entity that engages in commercial activities in Canada other than for a public purpose. Aerodromes owned by the federal government, municipalities, provinces or not-for-profit entities (such as airport authorities) and personal use aerodromes would not be considered businesses.

The majority of the annual aerodrome work will be undertaken at smaller aerodromes and not at the major international airports. It is estimated that of the 547 certified aerodromes in Canada, approximately 3–5 projects per year could be initiated. In addition, of the approximately 2 000 registered aerodromes, perhaps 200 could potentially be candidates for an aerodrome work project.

promoteur devra commencer les travaux dans les cinq ans qui suivent la présentation du rapport sommaire. Après cinq ans, le promoteur ou l’exploitant de l’aérodrome devront entreprendre une nouvelle consultation.

Transports Canada reconnaît que dans certaines circonstances, ces modifications ne devraient pas s’appliquer. Les exceptions suivantes sont donc prévues :

1. les hélicoptères et les aérodromes utilisés principalement pour l’exploitation d’hélicoptères;
2. les aérodromes temporaires établis pour les besoins des services d’urgence, par exemple pour l’extinction des incendies de forêt, les besoins médicaux, les activités d’application de la loi et les opérations de recherche et de sauvetage;
3. les aérodromes principalement utilisés pour des activités agricoles;
4. les hydroaérodromes;
5. les aérodromes militaires, qui sont actuellement exemptés et le resteront.

Enfin, les modifications conduiront à une modification corrélative de l’article 302.03 du RAC, « Délivrance du certificat d’aéroport », afin que le processus de consultation proposé réponde à l’exigence de consultation comme condition de certification.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique aux modifications puisqu’il s’agit d’une « ENTRÉE ». Les modifications accroissent le fardeau administratif pour l’industrie puisqu’il exige des promoteurs et des exploitants qu’ils rédigent un rapport résumant les activités de consultation, qu’ils soumettent le rapport au ministre et qu’ils conservent le rapport sommaire pendant au moins cinq ans après sa rédaction.

Aux fins de la règle du « un pour un », seul le fardeau administratif pour les entreprises a été évalué. Par entreprise, on entend toute personne ou entité qui exerce au Canada des activités commerciales à vocation autre que publique. Les aérodromes qui sont la propriété du gouvernement fédéral, de municipalités, des provinces ou d’organismes à but non lucratif (comme les autorités aéroportuaires) et les aérodromes qui ne sont utilisés qu’à des fins personnelles ne seraient pas considérés comme des entreprises.

La majorité des travaux d’aérodrome annuels seront entrepris aux aérodromes plus petits et non aux principaux aéroports internationaux. On estime que 3 à 5 projets pourraient être entrepris chaque année dans les 547 aérodromes certifiés au Canada et que sur les près de 2 000 aérodromes enregistrés, 200 pourraient être des candidats pour des travaux.

For the purposes of illustrating a worst case administrative burden, the highest possible number of aerodrome work in a single year is 205.

Of those 205 aerodromes, it is assumed that at most 10% of the smaller aerodromes would be considered businesses and none of the larger aerodromes would be considered a business. It is assumed that it will take 8 hours to prepare the notification summary report for the estimated 20 small aerodrome work per year. It is assumed that to submit the summary report to the Minister and file the report, it will take 0.3 hour of a manager's time. Thus, the combined annualized administrative burden for all possible proponents affected is estimated to be \$6,048.

Small business lens

The small business lens does not apply to the amendment as the nationwide cost impact is expected to be less than \$1 million annually.

In addition, the amendments offer alternative notification requirements if a built-up area of a city or town is not located within a radius of 4 000 m from the location of the proposed aerodrome work, which is expected to have less of a cost impact on smaller rural aerodromes.

Consultation

Through its principal means of reaching out to industry — the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Web site and by way of email to 525 stakeholders — Transport Canada posted a preliminary assessment document to determine how best to proceed with the creation of the amended Regulations. Based on the significant feedback received from stakeholders, a focus group was established. The primary purpose of the aerodrome focus group was to discuss the regulatory proposal that would require an aerodrome proponent or operator to notify affected stakeholders prior to undertaking prescribed aerodrome work. Transport Canada held its first focus group meeting in June 2014 to have a policy level discussion on the regulatory proposal. The focus group made a number of recommendations, including the following:

- Consultation requirements should be limited only to new aerodromes;
- Proponents should respond to the concerns of affected stakeholders and the public using available information during the identified consultation period;
- Transport Canada should improve information sharing to avoid duplication of effort by proponents;
- Transport Canada should establish clear and well defined criteria for the review and assessment of unresolved objections in a timely manner;

Selon le pire scénario en ce qui a trait au fardeau administratif, le plus grand nombre possible de travaux d'aérodrome dans une année est 205.

De ces 205 aérodromes, on estime qu'au plus 10 % seraient considérés comme des entreprises; aucun des plus grands aérodromes ne serait considéré comme une entreprise. En supposant que, pour les 20 petits aérodromes qui entreprendront des travaux chaque année, la rédaction du rapport résumant le processus de consultation prendra environ 8 heures et qu'il faudra à peu près 20 minutes au gestionnaire pour faire parvenir le rapport sommaire au ministre et le classer, on estime que l'ensemble du fardeau administratif annuel pour tous les promoteurs concernés serait de 6 048 \$.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au règlement proposé, puisque l'incidence financière à l'échelle nationale est estimée à moins de un million de dollars annuellement.

De plus, les modifications établissent d'autres exigences de notification si une zone bâtie d'une ville ou d'un village se trouve dans un rayon de 4 000 m du lieu prévu pour les travaux, ce qui devrait avoir une incidence financière moins grande sur les aérodromes ruraux plus petits.

Consultation

Transports Canada a utilisé les principaux moyens de communication à sa disposition pour communiquer avec l'industrie, soit le site Web du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) et des courriels qui ont été envoyés à quelque 525 intervenants, pour transmettre un document d'évaluation préliminaire dans le but de déterminer la meilleure façon de procéder pour l'élaboration du règlement modifié. Un groupe de discussion a été établi en réponse aux nombreux commentaires reçus des intervenants. L'objectif principal du groupe de discussion sur les aérodromes était de discuter de la proposition réglementaire qui exigerait d'un promoteur ou d'un exploitant d'aérodrome qu'il avise les intervenants concernés avant d'entreprendre les travaux prescrits à l'aérodrome. Transports Canada a organisé la première réunion du groupe de discussion en juin 2014 afin de tenir une discussion stratégique sur la proposition réglementaire. Le groupe de discussion a formulé un certain nombre de recommandations, dont les suivantes :

- les exigences de consultation ne devraient s'appliquer qu'aux nouveaux aérodromes;
- les promoteurs devraient répondre aux préoccupations des intervenants concernés et du public au moyen des renseignements disponibles durant la période de consultation définie;
- Transports Canada devrait améliorer la communication d'information afin d'éviter la duplication des efforts par les promoteurs;

- Transport Canada should research and review consultation processes to determine whether they could be applied in the context of aerodrome development; and
- Transport Canada should consider the development of Regulations for obstacle development in proximity to aerodromes.

Following this meeting, Transport Canada prepared a Notice of Proposed Amendment (NPA) in February 2015 that was based on the outcome of the focus group meeting, the analysis by Transport Canada of other consultation processes, and the premise that material impact — whether from a new aerodrome or changes at an existing one — is the same for those affected by the development. Transport Canada received feedback on the NPA via the CARAC Web site from a broad range of stakeholders. Although the various consulted parties highlighted their individual concerns, there were some concerns that were raised by multiple parties, such as the following:

Association groups, provincial and municipal governments, the public (general aviation) and proponents of aerodrome work

- highlighted the need for a clear definition of what is “aerodrome work” and under which circumstances consultation would be required; and
- questioned what criteria would be used in determining public interest in regards to aerodrome development.

Association groups, provincial and municipal governments and the public (general aviation)

- raised concerns that the impact of the proposed Regulations on smaller aerodromes, whether certified or not, would cause them undue financial hardship, the reason being that the notification process proposed in the NPA was perceived as comprehensive and expensive and would not be applied proportionally to small businesses; and
- raised concerns about the subjective nature of the NPA wording including the lack of definition of certain terms such as “reasonable” and “acceptable.”

Both association groups and the municipal governments highlighted an issue about the definition of an “ad hoc aerodrome,” stating that there is no outlined responsibility for tracking the 30-day period, which would cause

- Transports Canada devrait établir des critères clairs et bien définis pour que l’examen et l’évaluation des objections en suspens soient faits en temps opportun;
- Transports Canada devrait effectuer des recherches au sujet des processus de consultation et les examiner afin de déterminer s’ils pourraient être appliqués dans le contexte de l’aménagement d’aérodromes;
- Transports Canada devrait envisager d’élaborer des règlements pour le développement d’obstacle à proximité des aérodromes.

En février 2015, à la suite de cette rencontre, Transports Canada a préparé un Avis de proposition de modification (APM) qui se fondait sur les résultats de la réunion du groupe de discussion, sur l’analyse par Transports Canada des autres processus de consultation et sur le postulat que l’impact matériel, que ce soit pour la construction d’un nouvel aérodrome ou la modification d’un aérodrome, est le même pour ceux qui sont touchés par l’aménagement. Un large éventail d’intervenants ont formulé des commentaires sur l’APM et les ont fait parvenir à Transports Canada au moyen du site Web du CCRAC. Chacune des différentes parties consultées a soulevé ses propres préoccupations, mais il est clair que plusieurs d’entre elles partageaient les mêmes préoccupations, notamment :

Les groupes d’associations, les gouvernements provinciaux et municipaux, le public (aviation générale) et les promoteurs de travaux dans les aérodromes :

- soulignaient la nécessité d’avoir une définition claire de ce qui constitue des travaux dans un aérodrome et des circonstances qui exigent une consultation;
- s’interrogeaient sur les critères qui seraient appliqués pour définir ce qui est dans l’intérêt public en ce qui a trait à l’aménagement d’aérodromes.

Les groupes d’associations, les gouvernements provinciaux et municipaux et le public (aviation générale) :

- ont soulevé des préoccupations quant à l’incidence du règlement proposé sur les plus petits aérodromes, qu’ils soient certifiés ou non, pour qui cela pourrait causer des difficultés financières indues, la perception étant que le processus de notification proposé dans l’APM était exhaustif et onéreux et ne serait pas appliqué aux petites entreprises de façon proportionnelle;
- s’inquiétaient également de la nature subjective du libellé de l’APM, notamment de l’absence de définitions de termes tels que « raisonnable », « acceptable », etc.

Les groupes d’associations et les gouvernements municipaux ont soulevé la question de la définition d’« aérodrome spécial », déclarant qu’il n’y avait aucune responsabilité définie pour le suivi de 30 jours, ce qui causerait des

issues with enforcement. Individual organizational comments are highlighted below.

Associations:

- Stakeholders with no employees (those that function with volunteers) or private air strips felt that they were not included in the triage impact analysis as it was defined in the NPA.

Municipalities:

- Municipalities want to be captured in the consultation process even if the aerodrome is proposed in a neighbouring non-built-up area, i.e. they want the radius to be increased;
- The duration of consultation process is too short; and
- The protected area criterion in the NPA would not allow new hang-gliding or paragliding launch or landing zones to be built in many municipal, provincial or national parks. A multi-year effort has resulted in recent changes to the *National Parks Act* and Parks Canada regulations expressly to permit hang-gliding or paragliding operations in those areas. The proposed NPA undermines those efforts.

Provincial governments:

- Transport Canada should require land owners adjacent to aerodromes to consult with operators before any new land use activity commences to assess the impact on aviation safety and aerodrome operations.
- On the adherence to local building and fire codes, the provinces oppose any attempt to off-load current federal oversight of airport and aerodrome issues to other jurisdictions leaving the aviation community to battle over parties with self-prescribed interests and agendas.
- There are concerns about the compatibility of timelines and parameters of the duty to consult process with First Nations.
- Large aerodromes already have consultation processes in place and this proposed amendment would be a duplication of work.

Public (non-aviation):

- Submissions were received from private citizens who were concerned that airports could be built in their backyards and were supportive of the requirement to consult. They had hopes the Regulations could be

problèmes d'application de la loi. Voici les commentaires des différents organismes :

Associations :

- Les intervenants d'associations qui n'ont pas d'employés (qui sont gérées par des bénévoles) et les propriétaires de bandes d'atterrissages privées ont eu l'impression qu'ils n'avaient pas été pris en considération lors de l'analyse des répercussions du triage, telle qu'elle a été définie dans l'APM.

Municipalités :

- Les municipalités veulent participer au processus de consultation même si l'aérodrome proposé est situé dans une zone adjacente non bâtie, c'est-à-dire qu'elles souhaitent voir l'application d'un rayon élargi;
- La durée du processus de consultation est trop courte;
- Les critères de zone protégée définis dans l'APM ne permettraient pas la construction de zones de lancement de deltaplane et de parapente, ni de zones d'atterrissage dans de nombreux parcs municipaux, provinciaux ou nationaux. Les changements récents apportés à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et aux règlements de Parcs Canada afin de permettre les activités de deltaplane et de parapente dans ces zones ont nécessité plusieurs années d'efforts. L'APM venait éroder la portée de tous ces efforts.

Gouvernements provinciaux :

- Transports Canada devrait exiger des propriétaires des terrains situés près des aérodromes qu'ils consultent les exploitants d'aérodromes avant toute nouvelle utilisation de ces terrains afin d'en évaluer l'incidence sur la sécurité aérienne et les activités des aérodromes;
- En ce qui concerne le respect des codes locaux du bâtiment et de prévention des incendies, les provinces s'opposaient à toute tentative du gouvernement fédéral de se décharger de ses responsabilités en matière de surveillance des aéroports et des aérodromes et de les attribuer à d'autres administrations, laissant la collectivité de l'aviation se débattre avec des parties qui ont leurs propres objectifs et servent leurs propres intérêts;
- Ils s'inquiètent de la compatibilité des échéanciers et des paramètres définis en ce qui avait trait à l'obligation de consulter les Premières Nations;
- Les grands aérodromes avaient déjà des processus de consultation en place et la modification proposée conduirait à la duplication du travail.

Public (pas du milieu de l'aviation) :

- Des citoyens s'inquiétaient de voir des aéroports aménagés dans leur cour et étaient d'accord avec l'exigence de consulter. Ils espéraient voir une application rétroactive du Règlement, ce qui conduirait à la

retroactively applied and would lead to the shutdown of recent unpopular aerodrome developments.

Proponents of aerodrome work (including national and provincial airports):

- Proponents expressed concern that added costs of consultation could prove prohibitive to initiating any improvement to an airport.
- They requested clarification on the consultation requirements.
- They wanted to modify the definition of ad hoc from 30 days per calendar year to 180 days and sought more time to consult on the proposed Regulations.
- In addition, there was concern that the estimated cost could only be validated once the nature of development and changes are defined, which added ambiguity to the cost for proponents.
- Some referenced obstacles surrounding airports (e.g. cell towers) being built and the absence of their requirement to consult.

A second focus group meeting was held at the end of March 2015 to modify the proposed Regulations in response to industry concerns regarding the scope, applicability and the prescriptive nature of the requirements. Transport Canada addressed these concerns by clarifying the intention of the amendment and working with focus group participants to make changes to the scope and applicability and the level of prescriptive nature found in the NPA. For example, the kinds of developments or changes at existing aerodromes that would trigger the notification process were defined and the requirement to have a community meeting as part of the process were dropped, since it was felt that the result of sharing information and soliciting feedback could be achieved without it. To address the concerns raised by provincial officials and Canadians relating to aerodrome work in or near protected areas, notification to nearby federally protected area authorities was added.

The amendments built on the progress of the working group. With post-meeting comments received from focus group members on the revised proposal, and upon further analysis by Transport Canada officials and subject matter experts, additional modifications were made. The description of works that would trigger notification was further simplified. Added was the requirement to notify landowners bordering the property of a proposed aerodrome work located outside of 4 000 m of a built-up area of a city or town, ensuring that the most affected stakeholders are given information and the opportunity to engage

fermeture des aérodromes récemment aménagés et populaires.

Les promoteurs de travaux d'aérodrome (y compris les aéroports nationaux et provinciaux) :

- Ils craignaient que les coûts supplémentaires engendrés par la consultation requise pour toute amélioration d'un aéroport soient prohibitifs.
- Ils ont demandé des clarifications quant aux exigences en matière de consultation.
- Ils souhaitaient que, dans la définition d'« aérodrome spécial », le délai passe de 30 à 180 jours par année civile, et ils ont demandé plus de temps de consultation sur le règlement proposé.
- Ils s'inquiétaient également du fait que l'estimation des coûts ne pourrait être confirmée que lorsque la nature de l'aménagement et des changements serait connue, ce qui, pour les promoteurs, rendrait l'évaluation des coûts difficile.
- Certains ont mentionné les obstacles autour des aéroports (c'est-à-dire les tours de téléphonie cellulaire) qui sont construits et qui ne sont assujettis à aucune exigence en matière de consultation.

Une deuxième rencontre du groupe de discussion a eu lieu en mars 2015 dans le but de modifier le règlement proposé en fonction des préoccupations soulevées par l'industrie quant à la portée, à l'applicabilité et à la nature contraignante des exigences. Transports Canada a répondu à ces inquiétudes en clarifiant l'intention du règlement proposé et en travaillant avec les membres du groupe de discussion pour apporter des changements à la portée, à l'applicabilité et à la nature contraignante de l'APM. Par exemple, les sortes d'aménagements ou de changements entrepris dans les aérodromes qui nécessiteraient le déclenchement du processus de notification ont été définis et l'exigence de tenir une assemblée communautaire a été éliminée, puisque les membres du groupe sont d'avis que la communication d'information et la sollicitation de commentaires pourraient se faire sans l'assemblée. En réponse aux inquiétudes soulevées par les responsables provinciaux et les Canadiens et les Canadiennes au sujet des travaux visant des aérodromes situés dans les zones protégées ou à proximité de celles-ci, on a ajouté l'exigence d'aviser les autorités des zones protégées fédérales adjacentes.

Les modifications s'appuient sur les progrès réalisés grâce au groupe de discussion. D'autres modifications ont été apportées à la suite des commentaires des membres du groupe de discussion reçus après la rencontre en personne concernant la proposition modifiée et de l'analyse supplémentaire effectuée par Transports Canada et les experts en la matière. La description des travaux qui nécessiteraient une notification a été simplifiée. On a ajouté l'exigence d'aviser les propriétaires des terrains bordant le terrain où il est proposé d'entreprendre les travaux d'aérodrome et qui est situé dans un rayon de 4 000 m d'une

proponents in advance of construction. Determination of what constitutes a public interest matter will rest with the Minister and will be made in accordance with the circumstances of each case and within the jurisdictional limits of the *Aeronautics Act*. The matter of obstacle development on land adjacent to aerodromes will be addressed in the next phase of the multi-year review of responsible aerodrome development, which commenced in late 2015.

Focus group membership consisted of representatives from the following organizations:

- Air Transport Association of Canada;
- Regional Community Airports of Canada;*
- Canadian Airports Council;
- Helicopter Association of Canada;
- Northern Air Transport Association;
- Canadian Owners and Pilots Association;
- The Ultralight Pilots Association of Canada;
- Ontario Seaplane Association;*
- Airport Management Council of Ontario;
- Aviateurs et pilotes de brousse du Québec;
- NAV CANADA;
- Canadian Business Aviation Association;
- Canada Wind Energy Association;* and
- Experimental Aircraft Association — Canadian Council.*

*Not in attendance at both meetings.

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 11, 2015, followed by a 60-day comment period. Thirty-one comments were submitted from across Canada representing a cross section of stakeholders including general aviation enthusiasts, pilots, aerodrome operators, provincial and municipal governments, and citizens affected by or having an interest in aerodrome developments and operations.

Transport Canada (TC) reviewed all of the comments and proposes a combination of minor amendments to the regulatory text as presented, the generation of guidance material on what constitutes “public interest” and the preparation of standards and processes within the Department to ensure successful implementation of the amendments. The disposition of comments and the resultant amendments are not considered to have changed the

zone bâtie d’une ville ou d’un village. Cette exigence ferait en sorte que les intervenants concernés reçoivent de l’information et qu’ils aient l’occasion de communiquer avec les promoteurs avant la construction. C’est aussi le ministre qui déterminera ce qui constitue un enjeu d’intérêt public en tenant compte des circonstances propres à chaque cas et des limites établies par la *Loi sur l’aéronautique*. La question des obstacles érigés sur les terrains avoisinant les aérodromes sera traitée au cours de la prochaine étape de l’examen pluriannuel portant sur l’aménagement responsable des aérodromes, qui a débuté fin 2015.

Le groupe de discussion était composé de représentants des organismes suivants :

- Association du transport aérien du Canada
- Regional Community Airports of Canada*
- Conseil des aéroports du Canada
- Helicopter Association of Canada
- Northern Air Transport Association
- Canadian Owners and Pilots Association
- The Ultralight Pilots Association of Canada
- Ontario Seaplane Association*
- Airport Management Council of Ontario
- Aviateurs et pilotes de brousse du Québec
- NAV CANADA
- Association canadienne de l’aviation d’affaires
- Association canadienne de l’énergie éolienne*
- Experimental Aircraft Association — Canadian Council*

*N’ont pas participé aux deux rencontres.

Les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 juillet 2015, suivies d’une période de commentaires de 60 jours. Trente et un commentaires ont été soumis à l’échelle du Canada représentant un vaste éventail d’intervenants, notamment des adeptes de l’aviation générale, des pilotes, des exploitants d’aérodromes, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales ainsi que des citoyens touchés par l’aménagement et l’exploitation d’aérodromes ou ayant un intérêt à cet égard.

Transports Canada (TC) a fait l’examen de tous les commentaires et propose une combinaison de modifications mineures au texte du Règlement présenté sous sa forme actuelle, la création de documents d’orientation sur ce qui constitue « l’intérêt public » et la préparation de normes et de processus au sein du Ministère afin d’assurer la mise en application avec succès des modifications. La prise en compte des commentaires et les modifications qui ont

intent of the Regulations as published in the *Canada Gazette*, Part I, or increased the impact to stakeholders.

Minor changes to the Regulations

Mandate that the local land use authority (municipality) is notified regardless of the location of the aerodrome works (in, within or outside of 4 000 m of a built-up area) — Residents and municipalities, including the Federation of Canadian Municipalities (FCM), have expressed that the municipality, regardless of where an aerodrome is located, should be consulted in advance of aerodrome works. Municipalities have the responsibility for planning and development decisions for their entire municipality and not being notified of a major development such as an aerodrome work undermines their ability to effectively carry out that mandate. In addition, municipal planners will be in a better position to advise developers of obstacles around aerodromes if they know of (plan for) their existence. TC has determined that their inclusion is neither onerous nor a potential obstacle to development — consultation is conducted by way of notification and comments are received and addressed, as are any other comments.

Except water aerodromes — TC is currently preparing proposed Regulations on water aerodromes that contain a requirement to consult if the aerodrome is to be certified. The challenge of applying the aerodrome work criteria to water aerodromes was raised by the Canadian Owners and Pilots Association and the Ontario Seaplane Association, since there are no runways to build or extend. Furthermore, landing on a body of water created a challenge with consultation and giving notice to property owners bordering on the site of the aerodrome, since technically all property owners on a lake could be deemed interested parties. The draft Regulations initially remained silent on the matter, but in light of the questions raised by industry and the pending certified water airports proposed amendments, these Regulations will not apply to water aerodromes.

Remove the exception of “low volume aerodromes” (where take-offs and landings occur no more than 90 days per year) — A number of private citizen respondents requested the 90-day use limit be raised to 120 or 180 days to better accommodate private aerodromes. The low volume aerodrome exception was intended to exclude aerodromes related to seasonal operations that often engage float planes and helicopters and was not intended to accommodate permanent aerodromes, regardless of their

suivi n'est pas considérée comme ayant modifié l'objet du Règlement tel qu'il a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* ou accru l'incidence sur les intervenants.

Modifications mineures au Règlement

Ordonner que l'autorité locale responsable de l'aménagement du territoire (la municipalité) soit avisée, quel que soit le lieu des travaux d'aérodrome (à moins de 4 000 m, dans un rayon de 4 000 m ou à l'extérieur de ce rayon d'une zone bâtie) — Les résidents et les municipalités, notamment la Fédération canadienne des municipalités (FCM), ont indiqué que la municipalité, quel que soit l'emplacement de l'aérodrome, doit être consultée préalablement aux travaux. Les municipalités ont la responsabilité des décisions en matière de planification et d'aménagement pour l'ensemble de leurs citoyens, et le fait qu'elles ne soient pas avisées des travaux d'aménagement d'importance tels que les travaux aux aérodromes sape leur capacité de mener à bien ce mandat. De plus, les planificateurs municipaux seront plus aptes à informer les promoteurs à propos des obstacles autour des aérodromes s'ils connaissent leur existence et prennent des mesures de précaution à cet égard. Transports Canada a déterminé que leur inclusion n'est pas coûteuse et ne constitue pas un obstacle éventuel à l'aménagement — la consultation est menée au moyen d'un avis de notification, et l'on reçoit les commentaires et l'on y répond, comme pour tout autre type de commentaire.

Exclure les hydroaérodromes — TC prépare actuellement un projet de règlement sur les hydroaérodromes qui comporte une obligation de consultation dans le cas où l'aérodrome sera certifié. La Canadian Owners and Pilots Association et l'Ontario Seaplane Association ont soulevé la difficulté d'appliquer les critères relatifs aux travaux d'aérodrome aux hydroaérodromes, puisqu'il n'y a pas de piste à construire ou à prolonger. En outre, l'amerrissage sur un plan d'eau pose un problème en ce qui concerne la consultation et l'avis de notification aux propriétaires fonciers entourant le site de l'aérodrome puisque, techniquement, tous les propriétaires fonciers entourant un lac peuvent être considérés comme des parties intéressées. Le projet de règlement ne soulevait pas au départ la question, mais compte tenu des questions soulevées par l'industrie et des propositions de modifications apportées aux hydroaérodromes certifiés à venir, ce règlement ne s'appliquera pas aux hydroaérodromes.

Supprimer l'exception visant les « aérodromes à faible circulation » (où les décollages et les atterrissages ont lieu pendant moins de 90 jours par année) — Un certain nombre de répondants étant de simples citoyens ont demandé que la limite d'utilisation de 90 jours soit haussée à 120 ou 180 jours afin de mieux répondre aux besoins des aérodromes privés. L'exception visant les aérodromes à faible circulation avait pour but d'exclure les aérodromes saisonniers qui comprennent souvent des hydravions et

size or use. However, following the publication in the *Canada Gazette*, Part I, the recommendation to exempt water aerodromes due to separate proposed Regulations makes the “low volume aerodromes” exception redundant. Furthermore, in reviewing this matter, a potential loophole for new aerodrome development without consultation was discovered: an operator could develop a permanent low volume aerodrome and then expand operations beyond 90 days per year with impunity because there is no requirement to consult in the event of operational changes.

The requirement to provide the summary report within 30 days following the end of the notification period is replaced with as “soon as practicable” to allow for a range of complexity of aerodrome works.

Preparation of guidance material

Determining public interest relating to aerodrome works — Stakeholders repeated the comment made at the focus group regarding the criteria that they would like to know what is considered in determining public interest in regards to aerodrome development. TC is developing guidance material that will pertain specifically to the concept of public interest with respect to section 4.31 of the *Aeronautics Act*. In addition, guidance material will be prepared on noise management at aerodromes and what is meant by “built-up area.” These materials will be made available to the public.

Notice from the Minister

The requirement for the proponent to receive a notice from the Minister within 30 days of submission of the summary report was removed. This was changed so that the Regulations are in line with other regulations where compliance is expected and subject to penalty if it is found the proponent is not in compliance. Proponents are still required to wait 30 days after submitting the summary report before commencing an aerodrome work.

Existing noise complaints — Many of the comments received during the NPA and *Canada Gazette*, Part I, periods included complaints about the increase in noise that often accompanies a change in operations. Although noise is outside the scope of this amendment, TC is reviewing how noise concerns may be better managed, particularly at smaller aerodromes.

des hélicoptères, et ne visait pas à répondre aux besoins des aérodromes permanents, quelle que soit leur taille ou leur utilisation. Toutefois, la recommandation ultérieure à la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'exclure les hydroaérodromes en raison d'un projet de règlement distinct rend l'exception visant les aérodromes à faible circulation redondante. En outre, en examinant cette question, on a découvert une faille possible concernant l'aménagement de nouveaux aérodromes sans qu'il n'y ait de consultation : un exploitant pourrait aménager un aérodrome permanent à faible circulation et ensuite étendre son exploitation pendant plus de 90 jours par année sans sanction en raison du fait qu'il n'y a pas d'obligation de consultation en cas de changements opérationnels.

L'exigence de fournir un rapport sommaire dans un délai de 30 jours suivant la fin de la période de notification est remplacée par « dès que possible » afin de permettre des travaux de différents niveaux de complexité.

Préparation de documents d'orientation

Déterminer l'intérêt public ayant trait aux travaux d'aérodrome — Les intervenants ont réitéré le commentaire formulé par le groupe de discussion selon lequel ils voudraient savoir ce qui est considéré dans la détermination de l'intérêt public concernant l'aménagement d'aérodromes. Transports Canada élabore des documents d'orientation qui se rapporteront expressément au concept d'intérêt public relativement à l'article 4.31 de la *Loi sur l'aéronautique*. De plus, on rédigera des documents d'orientation sur la gestion du bruit aux aérodromes et la signification de « zone bâtie ». Ces documents seront accessibles au public.

Avis du ministre

L'obligation de faire parvenir un avis du ministre au promoteur dans un délai de 30 jours suivant la présentation du rapport sommaire a été supprimée. Celle-ci a été modifiée afin que le Règlement soit conforme aux autres règlements, le cas échéant, et comprenne une sanction s'il est déterminé que le promoteur n'est pas conforme. Les promoteurs doivent encore attendre 30 jours après avoir soumis le rapport sommaire avant de commencer les travaux aux aérodromes.

Plaintes concernant le bruit ambiant — De nombreux commentaires reçus lors des périodes d'APM et de publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* comprenaient des plaintes sur l'augmentation du bruit qui accompagne souvent un changement dans les opérations. Bien que le bruit soit hors du champ d'application de ces modifications, TC examine de quelle façon il est possible de mieux répondre aux préoccupations concernant le bruit, en particulier aux aérodromes plus petits.

Rationale

Benefits

The amendment would address the current identified gap in regulatory requirements by ensuring that there is a consistently applied notification process in advance of aerodrome work. It introduces clarity, predictability and increased communication for all stakeholders. The amendment is expected to provide an overall benefit to Canadians directly impacted by aerodrome work, as it would compel proponents to engage stakeholders and solicit and address their concerns in advance of construction. Industry will experience greater planning and cost certainty. A consequential benefit is an increase in coordinated land use between proponents and land use authorities.

Costs

Proponents who choose to undertake a new aerodrome work at an aerodrome in or within 4 000 m of a built-up area of a city or town and who have already undergone a certification process and have achieved certification for that aerodrome may incur a cost related to the notification process. These proponents already have statutory consultation processes in place as part of industry best practice. If their existing process does not already include all elements of the notification process as part of their normal practices, it is assumed that there will be a cost. The range of the cost for these aerodrome work proponents to undertake the public notification as part of the larger development process is estimated as a one-time cost per project of between \$10,000 and \$25,000. The assumption is that these costs are related to notification to all affected public stakeholders within the 4 000 m radius. It is assumed that any steps that are not already part of their current consultation plan will be conducted in parallel to other preliminary planning work and will not cause delay.

The majority of the annual aerodrome work will be undertaken at smaller aerodromes, not at the major international airports. Of the 13 major international airports in Canada, only 3 have planned future development expected to take place over the next 15 years.

For proponents of aerodrome work at smaller certified airports or registered aerodromes outside of 4 000 m of a built-up area of a city or town, the costs are estimated at a one-time cost per project of approximately \$2,000, attributed to printing and delivering the public notification package, posting of signage, and for management to

Justification

Avantages

Les modifications corrigeront les lacunes recensées dans les exigences réglementaires en veillant à ce qu'un processus de notification soit appliqué systématiquement avant tout type de travaux dans un aérodrome. Elles ajoutent de la clarté et de la prévisibilité, favorisent la communication entre tous les intervenants et sont généralement avantageuses pour les Canadiens et Canadiennes directement touchés par les travaux dans les aérodromes. En effet, les promoteurs devront désormais communiquer avec les intervenants, solliciter leurs commentaires et atténuer leurs préoccupations, et ce, avant le début des travaux de construction. L'industrie bénéficiera de plus de certitude en matière de planification et de prévisibilité des coûts. Un des avantages corrélatifs de la modification sera une plus grande coordination de l'utilisation des terrains entre les promoteurs et les autorités responsables de l'utilisation des terrains.

Coûts

Les promoteurs qui choisissent d'entreprendre de nouveaux travaux dans un aérodrome situé dans un rayon de 4 000 m d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village et qui ont déjà la certification pour cet aérodrome pourraient devoir assumer des coûts connexes au processus de notification proposé. Ces promoteurs ont déjà mis en place des processus de consultation prévus par la loi selon des pratiques exemplaires de l'industrie. Si le processus qu'ils ont instauré dans le cadre de leurs pratiques courantes n'inclut pas déjà tous les éléments du processus de notification proposé, on prévoit qu'ils devront engager des fonds. Les coûts que devront supporter ces promoteurs pour entreprendre la notification publique dans le cadre de l'ensemble du processus sont évalués comme un coût unique d'un montant entre 10 000 \$ et 25 000 \$ pour chaque projet. L'hypothèse veut que ce coût soit associé à la notification de tous les intervenants publics concernés se trouvant dans un rayon de 4 000 m. On suppose que toutes les étapes qui ne font pas déjà partie du plan de consultation des promoteurs seront menées en parallèle aux autres travaux de planification préliminaires et ne causeront pas de retards.

La majorité des travaux annuels seront entrepris dans les petits aérodromes, et non pas dans les grands aéroports internationaux. Des 13 aéroports internationaux les plus importants au Canada, il n'y en a que 3 qui prévoient des aménagements au cours des 15 prochaines années.

Pour les promoteurs de travaux d'aérodrome dans de plus petits aéroports certifiés ou des aérodromes enregistrés situés à l'extérieur du rayon de 4 000 m d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village, les coûts sont évalués comme un coût unique d'un montant d'environ 2 000 \$ par projet pour l'impression et la distribution de la trousse de

respond in writing to comments and prepare a summary report. Some of these proponents may already undertake some consultation as part of their own business practices.

It is assumed that there will be no costs for proponents of very small aerodromes either unregistered or registered because it is assumed unlikely these very small aerodromes would undertake a prescribed aerodrome work as described in this proposed amendment.

Implementation, enforcement and service standards

These amendments will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, which carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or through judicial action introduced by way of summary conviction, as per section 7.3 of 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
Web site: www.tc.gc.ca

notification du public et l'installation des pancartes, et pour que la direction réponde par écrit aux commentaires et prépare le rapport sommaire. Il se peut que certains de ces promoteurs entreprennent déjà des consultations dans le cadre de leurs pratiques d'entreprise.

On suppose qu'il n'y aura aucun coût pour les promoteurs de très petits aérodromes, qu'ils soient enregistrés ou non, parce qu'il est peu probable que ces très petits aérodromes entreprennent les travaux décrits dans la modification proposée.

Mise en œuvre, application et normes de service

En vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, les infractions aux dispositions proposées seront passibles d'une amende d'un montant maximal de 5 000 \$ pour une personne et de 25 000 \$ pour une compagnie. Les mesures d'application de la loi comprennent également la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou la poursuite judiciaire introduite par voie de déclaration sommaire de culpabilité, conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe de la sécurité et de la sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Site Web : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2016-262 September 30, 2016

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Film and Video Productions, 2016)

P.C. 2016-855 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Film and Video Productions, 2016)*.

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Film and Video Productions, 2016)

Amendment

1 Subparagraph (b)(ii) of the definition excluded production in subsection 1106(1) of the *Income Tax Regulations*¹ is repealed.

Application

2 Section 1 applies in respect of film or video productions for which principal photography begins after February 16, 2016.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Talk shows were previously listed in the *Income Tax Regulations* (the Regulations) as one of the 11 production genres ineligible to receive the Canadian Film or Video Production Tax Credit (CFVPTC). Talk shows were originally listed as an ineligible genre for the

Enregistrement
DORS/2016-262 Le 30 septembre 2016

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (productions cinématographiques ou magnétoscopiques, 2016)

C.P. 2016-855 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (productions cinématographiques ou magnétoscopiques, 2016)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (productions cinématographiques ou magnétoscopiques, 2016)

Modification

1 Le sous-alinéa b)(ii) de la définition de production exclue, au paragraphe 1106(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹, est abrogé.

Application

2 L'article 1 s'applique relativement aux productions cinématographiques ou magnétoscopiques pour lesquelles les principaux travaux de prise de vue débutent après le 16 février 2016.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Les interviews-variétés comptaient précédemment parmi les 11 genres de productions qui, selon le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement), sont inadmissibles au crédit d'impôt pour production cinématographique ou magnétoscopique canadienne.

^a S.C. 2007, c. 35, s. 62

^b R.S., c. 1 (5th Suppl.)

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 2007, ch. 35, art. 62

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

credit because they were largely produced in-house by broadcasters, and the main objective of the CFVPTC was to support an independent (non-broadcaster) production sector. However, some talk shows are produced by independent production corporations and given that talk shows are of cultural value to Canadians, the Minister of Canadian Heritage, who is responsible for the cultural policy behind the credit, has recommended that talk shows become eligible for the CFVPTC.

Description: The amendment to the Regulations changes the definition of “excluded production” for the purposes of the CFVPTC by removing the reference to “talk shows,” for productions for which the principal photography starts after February 16, 2016. Given that a broader range of Canadian film and video production would be eligible for the tax credit, this amendment is relieving in nature.

Cost-benefit statement: The Department of Canadian Heritage has estimated that this change will increase the cost of the credit by \$33 million per year ongoing. This is based on available data for Canadian talk shows and represents the minimum expected impact of allowing talk shows to become eligible for the CFVPTC, as new talk shows may emerge and apply for the credit. The costs to the Government of Canada are a direct benefit to Canadian film and video production companies, and rendering talk shows eligible for the CFVPTC will support a broader range of Canadian content productions.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed amendment to the Regulations is not expected to impose new administrative or compliance costs on business, including small businesses. Therefore, the “One-for-One” Rule and the small business lens do not apply.

Background

The Canadian Film or Video Production Tax Credit (CFVPTC) is an incentive program administered through the tax system aimed at assisting Canadian film producers in creating films or video productions with high Canadian cultural content, and encouraging the development of an active domestic independent production sector.

À l’origine, les interviews-variétés ont été inadmissibles au crédit parce qu’elles tendaient à être produites à l’interne par des diffuseurs, alors que le crédit a pour but principal de favoriser le secteur des producteurs indépendants (autres que les diffuseurs). Toutefois, étant donné que certaines interviews-variétés sont produites par des sociétés de production indépendantes et qu’elles ont une valeur culturelle pour les Canadiens, la ministre du Patrimoine canadien, qui est responsable de la politique culturelle sous-jacente au crédit, a recommandé que les interviews-variétés deviennent admissibles au crédit.

Description : La modification au Règlement supprime de la définition de « production exclue » aux fins du crédit la mention « interview-variété », relativement aux productions pour lesquelles les principaux travaux de prise de vue débutent après le 16 février 2016. Étant donné qu’une gamme élargie de productions cinématographiques ou magnétoscopiques serait admissible au crédit d’impôt, cette modification résulte en un allègement fiscal.

Énoncé des coûts et avantages : Le ministère du Patrimoine canadien a estimé que cette modification augmentera le coût du crédit de 33 millions de dollars par année à l’avenir. Cette estimation est fondée sur les données disponibles concernant les interviews-variétés canadiennes et représente l’impact minimal prévu pour permettre l’admissibilité des interviews-variétés au crédit, puisque de nouvelles interviews-variétés peuvent voir le jour et faire l’objet d’une demande de crédit. Les coûts pour le gouvernement du Canada constituent un avantage direct pour les sociétés canadiennes de production cinématographique ou magnétoscopique. De plus, en rendant les interviews-variétés admissibles au crédit, on favorise une gamme élargie de productions à contenu canadien.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La modification proposée au Règlement ne devrait pas se traduire par de nouveaux coûts administratifs ou d’observation pour les entreprises, y compris les petites entreprises. Par conséquent, la règle du « un pour un » et la lentille des petites entreprises ne s’appliquent pas.

Contexte

Le crédit d’impôt pour production cinématographique ou magnétoscopique canadienne est un programme incitatif administré dans le cadre du régime fiscal qui a pour but d’aider les cinéastes canadiens à créer des productions cinématographiques ou magnétoscopiques ayant un niveau élevé de contenu culturel canadien et de favoriser le développement du secteur canadien indépendant du film et de la vidéo.

The credit is equal to 25% of the eligible labour costs of a Canadian-controlled production corporation in respect of productions that have sufficient Canadian content. The maximum amount of qualifying Canadian labour costs is equal to 60% of the total cost of a production, net of any assistance, such that the credit can cover up to 15% of total production costs. The program is co-administered by the Canadian Audio-Visual Certification Office (CAVCO) of the Department of Canadian Heritage and the Canada Revenue Agency (CRA).

The Minister of Canadian Heritage is responsible for certifying whether a film or video production meets certain prescribed Canadian-content rules. While most of the rules concerning the CFVPTC are contained in section 125.4 of the *Income Tax Act*, section 1106 of the *Income Tax Regulations* (the Regulations) addresses the cultural content and ownership criteria to be applied by the Minister of Canadian Heritage in determining whether a production may be certified as a “Canadian film or video production” that is eligible for the CFVPTC. This amendment only affects the type of production genres eligible for the CFVPTC.

The genres that typically qualify for the CFVPTC (though they are not listed in the Regulations) include dramas, documentaries, children’s and educational programs, variety and lifestyle/human interest programs. There are 11 production genres ineligible to receive the CFVPTC, which are specifically listed in the definition “excluded productions” in section 1106(1) of the Regulations (e.g. a sports event or activity, a gala presentation or an awards show, reality television), which, prior to this amendment, included talk shows.

Issues

Talk shows were previously listed in the Regulations as one of the 11 production genres ineligible to receive the CFVPTC because they were largely produced in-house by broadcasters, and the main objective of the CFVPTC is to support an independent (non-broadcaster) production sector. However, given that some talk shows are actually produced by independent production corporations and are of cultural value to Canadians, the Minister of Canadian Heritage, who is responsible for developing the cultural policy applicable to the CFVPTC, has recommended that talk shows become eligible for the CFVPTC.

Le crédit correspond à 25 % des coûts de main-d’œuvre admissibles d’une société de production sous contrôle canadien relatifs aux productions qui ont un niveau élevé de contenu canadien. Le plafond d’admissibilité applicable au coût de main-d’œuvre canadienne est fixé à 60 % du coût total d’une production cinématographique ou magnétoscopique, déduction faite de tout montant d’aide, de sorte que le crédit puisse couvrir jusqu’à 15 % du coût total de la production. Le programme est administré conjointement par le Bureau de certification des produits audiovisuels canadiens (BCPAC) du ministère du Patrimoine canadien et par l’Agence du revenu du Canada (ARC).

La ministre du Patrimoine canadien est chargée de déterminer si une production cinématographique ou magnétoscopique remplit des critères réglementaires en matière de contenu canadien. Bien que la plupart des règles concernant le calcul du crédit soient énoncées à l’article 125.4 de la *Loi de l’impôt sur le revenu*, les critères de contenu canadien et de propriété que la ministre doit appliquer pour déterminer s’il y a lieu de délivrer, à l’égard d’une production, un certificat attestant qu’il s’agit d’une « production cinématographique ou magnétoscopique canadienne » donnant droit au crédit sont prévus, de façon générale, à l’article 1106 du *Règlement de l’impôt sur le revenu* (le Règlement). La modification ne touche que les genres de production qui donnent droit au crédit.

Les genres qui sont habituellement admissibles au crédit (même s’ils ne sont pas énumérés dans le Règlement) comprennent les drames, les documentaires, les émissions pour enfants ou éducatives, les variétés et les émissions de style de vie et d’intérêt général. Onze genres de production inadmissibles au crédit (notamment la présentation d’une activité ou d’un événement sportif, la présentation d’un gala ou d’une remise de prix et de la télé-réalité) sont expressément énumérés à la définition de « production exclue » au paragraphe 1106(1) du Règlement. Avant la modification, les interviews-variétés figuraient à cette énumération.

Enjeux

Les interviews-variétés comptaient précédemment parmi les 11 genres de production inadmissibles au crédit énumérés dans le Règlement parce qu’elles étaient largement produites à l’interne par des diffuseurs, alors que le crédit a pour but principal de favoriser le secteur des producteurs indépendants (autres que les diffuseurs). Toutefois, étant donné que certaines interviews-variétés sont en fait produites par des sociétés de production indépendantes et qu’elles ont une valeur culturelle pour les Canadiens, la ministre du Patrimoine canadien, qui est responsable de l’élaboration de la politique culturelle applicable au crédit, a recommandé que les interviews-variétés deviennent admissibles au crédit.

Objectives

The objective of this amendment is to allow talk shows to be eligible for the CFVPTC. This provides certainty for stakeholders on the eligibility of talk shows for the CFVPTC, and will support a broader range of Canadian content productions.

Description

The amendment to the Regulations changes the definition of “excluded production” for the purposes of the CFVPTC by removing the reference to “talk shows,” for productions for which the principal photography starts after February 16, 2016. Given that a broader range of Canadian film and video productions would be eligible for the CFVPTC, this amendment is relieving in nature.

Regulatory and non-regulatory options considered

Talk shows were previously listed in the Regulations as one of the 11 production genres ineligible to receive the CFVPTC. The only option available to render talk shows eligible for the CFVPTC was to amend the Regulations.

Benefits and costs

The Department of Canadian Heritage has estimated that this amendment will increase the cost of the credit by \$33 million per year ongoing. This is based on available data for Canadian talk shows and represents the minimum expected impact of allowing talk shows to become eligible for the CFVPTC, as new talk shows may emerge and apply for the credit. The cost of this change will be funded from the Consolidated Revenue Fund by reducing the amount of federal tax collected by CRA or increasing the tax refunds paid by CRA.

Talk show production companies will be able to claim the credit for productions for which the principal photography starts after February 16, 2016. To the extent that this change may contribute to an increase in the number of Canadian talk shows, there may be more competition among talk shows for broadcasting time and audiences.

The costs to the Government of Canada are a direct benefit to Canadian film and video production companies. The qualitative benefits associated with rendering talk shows eligible for the CFVPTC are that the credit will support a broader range of Canadian content productions, and that there is potential for consumers to have more choice of talk shows.

Objectifs

La modification a pour but de permettre l’admissibilité des interviews-variétés au crédit. Cette mesure offre une certitude aux intervenants quant à l’admissibilité des interviews-variétés au crédit et favorisera une plus grande variété de productions à contenu canadien.

Description

La modification au Règlement modifie la définition de « production exclue » aux fins du crédit en y supprimant la mention « interview-variété », relativement aux productions pour lesquelles les principaux travaux de prise de vue débutent après le 16 février 2016. Étant donné qu’une gamme élargie de productions cinématographiques ou magnétoscopiques serait admissible au crédit, cette modification résulte en un allègement fiscal.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les interviews-variétés comptaient précédemment parmi les 11 genres de production inadmissibles au crédit énumérés dans le Règlement. La seule option pour rendre les interviews-variétés admissibles au crédit est de modifier le Règlement.

Avantages et coûts

Le ministère du Patrimoine canadien a estimé que cette modification augmentera le coût du crédit de 33 millions de dollars par année à l’avenir. Cette estimation est fondée sur les données disponibles concernant les interviews-variétés canadiennes et représente l’impact minimal prévu pour permettre que les interviews-variétés deviennent admissibles au crédit, puisque de nouvelles interviews-variétés peuvent voir le jour et faire l’objet d’une demande de crédit. Le coût de cette modification sera financé à même le Trésor par la réduction des sommes perçues par l’ARC au titre de l’impôt fédéral ou par l’augmentation des remboursements d’impôt payés à l’ARC.

Les sociétés de production d’interviews-variétés pourront demander le crédit relativement aux productions pour lesquelles les principaux travaux de prise de vue débutent après le 16 février 2016. Dans la mesure où cette modification peut contribuer à l’augmentation du nombre d’interviews-variétés canadiennes, il peut y avoir une concurrence accrue entre les interviews-variétés pour le temps d’antenne et les auditoires.

Les coûts pour le gouvernement du Canada constituent un avantage direct pour les sociétés canadiennes de production cinématographique ou magnétoscopique. Les avantages qualitatifs associés au fait de rendre les interviews-variétés admissibles au crédit sont que le crédit favorisera une gamme élargie de productions à contenu canadien et que les consommateurs pourraient avoir un choix accru d’interviews-variétés.

“One-for-One” Rule

The amendment to the Regulations is not expected to impose new administrative costs on business. Therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

The amendment to the Regulations is not expected to impose new administrative or compliance costs on small business. Therefore, the small business lens does not apply.

Consultation

No formal consultations have been undertaken in association with this amendment to the Regulations.

However, on February 18, 2016, CAVCO published a public notice on the Department of Canadian Heritage’s Web site¹, which sought comment and feedback on the definitions of genres, more broadly, from the general public and, particularly, from the Canadian film and video production industry.

While these publications were not specifically about talk shows and concerned the whole list of ineligible genres, certain stakeholders have taken the opportunity to comment on the eligibility and definition of talk shows. The comment period ended on May 18, 2016, and the Department of Canadian Heritage is currently in the process of reviewing the submissions received in response to these publications.

Rationale

In order to allow talk shows to qualify for the CFVPTC, an amendment to the Regulations is required. This measure is relieving in nature, in that it allows talk shows to qualify for the CFVPTC. Benefits to productions would mainly flow to Canadian independent producers.

Implementation, enforcement and service standards

The amendment applies retroactively, as permitted under the *Income Tax Act*, to film or video productions for which principal photography starts after February 16, 2016.

The amendment is subject to the existing reporting and compliance mechanisms available under the *Income Tax Act*. These mechanisms allow the Minister of National

Règle du « un pour un »

La modification au Règlement ne devrait pas se traduire par de nouveaux coûts administratifs pour les petites entreprises. Par conséquent, la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

Lentille des petites entreprises

La modification au Règlement ne devrait pas se traduire par de nouveaux coûts administratifs ou d’observation pour les entreprises. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas.

Consultation

Aucune consultation officielle n’a été entreprise relativement à la modification au Règlement.

Toutefois, le 18 février 2016, le BCPAC a publié, sur le site Web du ministère du Patrimoine canadien¹, un avis pour solliciter des commentaires et des rétroactions concernant les définitions de genres, de façon générale, du grand public et, plus particulièrement, de l’industrie canadienne du film et de la vidéo.

La période pour faire part des commentaires a pris fin le 18 mai 2016. Le ministère du Patrimoine canadien est en train d’examiner les commentaires reçus en réponse à cet avis. Même si l’avis portait non pas précisément sur les interviews-variétés, mais bien sur l’ensemble des genres inadmissibles au crédit, certains intervenants ont profité de l’occasion pour faire part de leurs commentaires sur l’admissibilité de l’interview-variété et sur sa définition.

Justification

Afin de permettre l’admissibilité des interviews-variétés au crédit, il est nécessaire de modifier le Règlement. Cette mesure consiste en un allègement fiscal, car elle rend les interviews-variétés admissibles au crédit. Les avantages associés à ces productions bénéficient principalement aux producteurs indépendants canadiens.

Mise en œuvre, application et normes de service

La modification s’applique de façon rétroactive, comme la *Loi de l’impôt sur le revenu* le permet, relativement aux productions cinématographiques et magnétoscopiques pour lesquelles les principaux travaux de prise de vue débutent après le 16 février 2016.

La modification est assujettie aux mécanismes de déclaration et d’observation prévus sous le régime de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. Ces mécanismes permettent au

¹ <http://canada.pch.gc.ca/eng/1455910380708> (the notice followed a backgrounder on the CFVPTC published on February 17, 2016, in <http://canada.pch.gc.ca/eng/1455734346596>).

¹ <http://canada.pch.gc.ca/fra/1455910380708> (l’avis a fait suite à la publication d’un document d’information sur le crédit le 17 février 2016 à l’adresse suivante : <http://canada.pch.gc.ca/fra/1455734346596/1455734500047>).

Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents.

Contact

Venetia Putureanu
Tax Legislation Division
Department of Finance
90 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-3664

ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations concernant l'impôt à payer, d'effectuer des vérifications et de saisir des documents.

Personne-ressource

Venetia Putureanu
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-3664

Registration

SOR/2016-263 September 30, 2016

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek)

Whereas, by Order in Council P.C. 1952-3692 of August 6, 1952, it was declared that the council of the Pine Creek First Nation, in Manitoba, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas the council of the Pine Creek First Nation adopted a resolution, dated June 27, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^b;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development 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*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek)*.

Gatineau, September 30, 2016

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek)**Amendment**

1 Item 30 of Part IV of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

Coming into Force

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

^a R.S., c. I-5^b S.C. 2014, c. 5¹ SOR/97-138

Enregistrement

DORS/2016-263 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Pine Creek)

Attendu que, dans le décret C.P. 1952-3692 du 6 août 1952, il a été déclaré que le conseil de la Première Nation Pine Creek, au Manitoba, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que le conseil de la Première Nation Pine Creek a adopté une résolution le 27 juin 2016 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*^b;

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*^a,

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

Gatineau, le 30 septembre 2016

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Pine Creek)**Modification**

1 L'article 30 de la partie IV de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

Entrée en vigueur

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

^a L.R., ch. I-5^b L.C. 2014, ch. 5¹ DORS/97-138

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues

The council of the Pine Creek First Nation, in Manitoba, governed by the *Indian Act*, adopted a resolution on June 27, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*, and fix the date of its first election under this Act at January 4, 2017.

A First Nation that holds its elections under the *Indian Act* and that is seeking a change to its electoral system by opting into 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*.

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 Act, after which the council of that First Nation shall be selected by elections held in accordance with the *First Nations Elections Act*.

On August 6, 1952, an order was made, under section 74 of the *Indian Act*, for the council of the Pine Creek First Nation to be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. The name of the First Nation appears on Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*. On June 27, 2016, the council of the Pine Creek First Nation adopted a resolution asking the Minister of Indian Affairs and Northern Development to add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act* so that the election of its chief and councillors can be held under that Act.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Enjeux

Le conseil de la Première Nation Pine Creek, au Manitoba, assujéti à la *Loi sur les Indiens*, a adopté une résolution, le 27 juin 2016, demandant à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien que le nom de la Première Nation soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et que la date de la première élection du conseil en vertu de la Loi soit fixée au 4 janvier 2017.

Une Première Nation qui tient ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* et qui demande un changement à son système électoral afin d'adhérer à la *Loi sur les élections au sein de premières nations* doit être simultanément soustraite de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, conformément à la *Loi sur les Indiens*, et 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 apparaissent 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, au terme duquel le conseil de cette Première Nation doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Le 6 août 1952, un arrêté a été pris en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens* pour le conseil de la Première Nation Pine Creek afin que ses élections soient tenues selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens*. Le nom de la Première Nation apparaît à l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*. Le 27 juin 2016, le conseil de la Première Nation Pine Creek a adopté une résolution demandant à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien que le nom de la Première Nation soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* afin que l'élection de son chef et de ses conseillers soit tenue conformément à la Loi.

Objective

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 name of the Pine Creek First Nation is

- removed from Schedule I of 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 schedule to the *First Nations Elections Act*, thereby confirming the participation of the First Nation under the Act.

By choosing to hold its elections under the *First Nations Elections Act*, the Pine Creek First Nation will especially benefit from its band council having a four-year term of office, and from election rules that offer a shorter election period, a robust process for the distribution of mail-in ballots and for the nomination of candidates, and the ability to hold advance polling stations to increase voter participation and reduce dependency on mail-in ballots. The cost of elections will also be reduced primarily due to elections being held every four years instead of every two years.

The Pine Creek First Nation's leaders elected under the *First Nations Elections Act* and the *First Nations Elections Regulations* will be better positioned to make solid business investments, carry out long-term planning and build relationships, leading to increased economic development and job creation for the community.

Description

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, removes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Pine Creek First Nation. The *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek)*, made pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*, adds the Pine Creek First Nation as a participating First Nation under the Act and fixes the date of the first election of the council at January 4, 2017.

“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.

Objectif

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*, le nom de la Première Nation Pine Creek est :

- retranché de l'annexe I 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 la Première Nation;
- ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ce qui, par le fait même, confirme la participation de la Première Nation sous la Loi.

En optant pour la tenue de ses élections sous le régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la Première Nation Pine Creek retirera particulièrement les avantages découlant du fait que son conseil aura des mandats de quatre ans, et des règles électorales offrant une période électorale plus courte, un processus de mise en candidature et de distribution des bulletins de vote postaux plus rigoureux, et la possibilité de tenir des bureaux de vote par anticipation de manière à accroître la participation électorale et à réduire la dépendance aux bulletins de vote postaux. De plus, les frais des élections seront réduits parce que les élections se tiendront aux quatre ans plutôt qu'aux deux ans.

Les dirigeants de la Première Nation Pine Creek élus sous le régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et du *Règlement sur les élections au sein de premières nations* seront en meilleure position pour faire des investissements commerciaux solides, pour réaliser des plans à long terme et pour établir des relations, autant d'éléments qui favoriseront le développement économique et la création d'emplois dans la collectivité.

Description

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Pine Creek)*, 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 Pine Creek. L'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Pine Creek)*, pris en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ajoute la Première Nation Pine Creek en tant que Première Nation participante sous la Loi et fixe la date de la première élection du conseil au 4 janvier 2017.

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.

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 a First Nation, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the Pine Creek First Nation with its members.

Rationale

The name of the Pine Creek First Nation is being removed from Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order* pursuant to the *Indian Act* and is being 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 for the First Nation that will benefit the community.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* and amending the schedule to the *First Nations Elections Act* for the Pine Creek First Nation.

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 Pine Creek First Nation and the electoral officer appointed by the First Nation. However, the Act provides that an election can be contested by application to a federal or provincial court. The offences and penalties provided in the 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 Act, the courts are able to impose fines and terms of imprisonment on persons found guilty of an offence.

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'être régie par le régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* relève de la décision d'une Première Nation, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été menées par la Première Nation Pine Creek auprès de ses membres.

Justification

Le nom de la Première Nation Pine Creek est retiré de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* en vertu de la *Loi sur les Indiens* et il est ajouté 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 pour la Première Nation et s'avérera bénéfique pour la 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 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* pour la Première Nation Pine Creek.

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 Pine Creek et du président d'élection désigné par la Première Nation. Cependant, la Loi 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 — qui seront appliquées par les services de police locaux et pris 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 donne le pouvoir aux tribunaux d'imposer des amendes et des peines de prison aux personnes reconnues coupables d'une infraction.

Contact

Marc Boivin
Director
Governance Policy and Implementation
Indigenous and Northern Affairs Canada
10 Wellington Street, 8th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6735
Fax: 819-953-3855
Email: Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

Personne-ressource

Marc Boivin
Directeur
Politiques et mise en œuvre de la gouvernance
Affaires autochtones et du Nord Canada
10, rue Wellington, 8^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6735
Télécopieur : 819-953-3855
Courriel : Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

Registration
SOR/2016-264 September 30, 2016

FIRST NATIONS ELECTIONS ACT

Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek)

Whereas the council of the Pine Creek First Nation adopted a resolution, dated June 27, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek)*.

Gatineau, September 30, 2016

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek)

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Elections Act*¹ is amended by adding the following in numerical order:

26 Pine Creek First Nation

First Election Date

2 In accordance with subsection 3(2) of the *First Nations Elections Act*¹, the date of the first election of the council of the Pine Creek First Nation is fixed as January 4, 2017.

^a S.C. 2014, c. 5

¹ S.C. 2014, c. 5

Enregistrement
DORS/2016-264 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES ÉLECTIONS AU SEIN DE PREMIÈRES NATIONS

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Pine Creek)

Attendu que le conseil de la Première Nation Pine Creek a adopté une résolution le 27 juin 2016 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*^a,

À ces causes, en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^a, 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 (Pine Creek)*, ci-après.

Gatineau, le 30 septembre 2016

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 (Pine Creek)

Modification

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

26 Première Nation Pine Creek

Date de la première élection

2 En application du paragraphe 3(2) de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*¹, la date de la première élection du conseil de la Première Nation Pine Creek est fixée au 4 janvier 2017.

^a L.C. 2014, ch. 5

¹ 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 3971, following SOR/2016-263.

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 3971, à la suite du DORS/2016-263.

Registration
SOR/2016-265 September 30, 2016

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust)

Whereas, by Order of the Minister of Citizenship and Immigration dated May 30, 1962, it was declared that the council of the Meadow Lake Band, in Saskatchewan, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas, by band council resolution of January 30, 1997, it was resolved that the name of the band be changed to the Flying Dust First Nation;

Whereas the council of the Flying Dust First Nation adopted a resolution, dated July 4, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^b;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development 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*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust)*.

Gatineau, September 30, 2016

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust)

Amendment

1 Item 8 of Part III of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

^a R.S., c. I-5

^b S.C. 2014, c. 5

¹ SOR/97-138

Enregistrement
DORS/2016-265 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Flying Dust)

Attendu que, dans le décret pris par la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration le 30 mai 1962, il a été déclaré que le conseil de la bande Meadow Lake, en Saskatchewan, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que, par résolution du conseil de bande du 30 janvier 1997, le nom de la bande a été remplacé par Première Nation Flying Dust;

Attendu que le conseil de la Première Nation Flying Dust a adopté une résolution le 4 juillet 2016 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*^b;

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*^a,

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

Gatineau, le 30 septembre 2016

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Flying Dust)

Modification

1 L'article 8 de la partie III de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

^a L.R., ch. I-5

^b L.C. 2014, ch. 5

¹ 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 orders.)

Issues

The council of the Flying Dust First Nation, in Saskatchewan, governed by the *Indian Act*, adopted a resolution on July 4, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*, and fix the date of its first election under this Act at December 5, 2016.

A First Nation that holds its elections under the *Indian Act* and that is seeking a change to its electoral system by opting into 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*.

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 Act, after which the council of that First Nation shall be selected by elections held in accordance with the *First Nations Elections Act*.

On May 30, 1962, an order was made, under section 74 of the *Indian Act*, for the council of the Flying Dust First Nation (known at the time as Meadow Lake Band) to be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. The name of the First Nation appears on Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*. On July 4, 2016, the council of the Flying Dust First Nation adopted a resolution asking the Minister of Indian Affairs and Northern Development to add the name of the First

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

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Enjeux

Le conseil de la Première Nation Flying Dust, en Saskatchewan, assujéti à la *Loi sur les Indiens*, a adopté une résolution, le 4 juillet 2016, demandant à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien que le nom de la Première Nation soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et que la date de la première élection du conseil en vertu de la Loi soit fixée au 5 décembre 2016.

Une Première Nation qui tient ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* et qui demande un changement à son système électoral afin d'adhérer à la *Loi sur les élections au sein de premières nations* doit être simultanément soustraite de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, conformément à la *Loi sur les Indiens*, et 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 apparaissent 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, au terme duquel le conseil de cette Première Nation doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Le 30 mai 1962, un arrêté a été pris en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens* pour le conseil de la Première Nation Flying Dust (connue à l'époque comme la Bande Meadow Lake) afin que ses élections soient tenues selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens*. Le nom de la Première Nation apparaît à l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*. Le 4 juillet 2016, le conseil de la Première Nation Flying Dust a adopté une résolution demandant à la ministre des Affaires indiennes

Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act* so that the elections of its chief and councillors can be held under that Act.

Objective

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 name of the Flying Dust First Nation is

- removed from Schedule I of 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 schedule to the *First Nations Elections Act*, thereby confirming the participation of the First Nation under the Act.

By choosing to hold its elections under the *First Nations Elections Act*, the Flying Dust First Nation will especially benefit from its band council having a four-year term of office, and from election rules that offer a shorter election period, a robust process for the distribution of mail-in ballots and for the nomination of candidates, and the ability to hold advance polling stations to increase voter participation and reduce dependency on mail-in ballots. The cost of elections will also be reduced primarily due to elections being held every four years instead of every two years.

The Flying Dust First Nation's leaders elected under the *First Nations Elections Act* and the *First Nations Elections Regulations* will be better positioned to make solid business investments, carry out long-term planning and build relationships, leading to increased economic development and job creation for the community.

Description

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, removes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Flying Dust First Nation. The *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust)*, made pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*, adds the Flying Dust First Nation as a participating First Nation under the Act and fixes the date of the first election of the council at December 5, 2016.

et du Nord canadien que le nom de la Première Nation soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* afin que l'élection de son chef et de ses conseillers soit tenue conformément à la Loi.

Objectif

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*, le nom de la Première Nation Flying Dust est :

- retranché de l'annexe I 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 la Première Nation;
- ajouté à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ce qui, par le fait même, confirme la participation de la Première Nation sous la Loi.

En optant pour la tenue de ses élections sous le régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la Première Nation Flying Dust retirera particulièrement les avantages découlant du fait que son conseil aura des mandats de quatre ans, et des règles électorales offrant une période électorale plus courte, un processus de mise en candidature et de distribution des bulletins de vote postaux plus rigoureux, et la possibilité de tenir des bureaux de vote par anticipation de manière à accroître la participation électorale et à réduire la dépendance aux bulletins de vote postaux. De plus, les frais des élections seront réduits parce que les élections se tiendront aux quatre ans plutôt qu'aux deux ans.

Les dirigeants de la Première Nation Flying Dust élus sous le régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et du *Règlement sur les élections au sein de premières nations* seront en meilleure position pour faire des investissements commerciaux solides, pour réaliser des plans à long terme et pour établir des relations, autant d'éléments qui favoriseront le développement économique et la création d'emplois dans la collectivité.

Description

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Flying Dust)*, 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 Flying Dust. L'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Flying Dust)*, pris en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ajoute la Première Nation Flying Dust en tant que Première Nation participante sous la Loi et fixe la date de la première élection du conseil au 5 décembre 2016.

“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 a First Nation, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the Flying Dust First Nation with its members.

The council of the Flying Dust First Nation has indicated that a consultation and engagement exercise was undertaken with community members during the months of April and May 2015 to consider the adoption of the *First Nations Elections Act* for the election of its chief and councillors.

Rationale

The name of the Flying Dust First Nation is being removed from Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order* pursuant to the *Indian Act* and is being 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 for the First Nation that will benefit the community.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* and amending the schedule to the *First Nations Elections Act* for the Flying Dust First Nation.

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 Flying Dust First Nation and the electoral officer appointed by the First Nation. However, the Act provides that an election can be contested by application to a federal or provincial court. The offences and penalties provided in the Act — which are enforced by local law enforcement and prosecuted by the Public Prosecution Service of Canada — will deter questionable election

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 d’une Première Nation, il n’est pas jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été menées par la Première Nation Flying Dust auprès de ses membres.

Le conseil de la Première Nation Flying Dust a indiqué qu’un exercice de consultation et de mobilisation auprès des membres de sa collectivité a eu lieu au cours des mois d’avril et de mai 2015 afin de considérer l’adoption de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* pour l’élection de son chef et de ses conseillers.

Justification

Le nom de la Première Nation Flying Dust est retiré de l’annexe I de l’*Arrêté sur l’élection du conseil de bandes indiennes* en vertu de la *Loi sur les Indiens* et il est ajouté 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 pour la Première Nation et s’avérera bénéfique pour la 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 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* pour la Première Nation Flying Dust.

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 Flying Dust et du président d’élection désigné par la Première Nation. Cependant, la Loi 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 — qui seront appliquées par les services de

activities, such as vote buying, bribery and voter intimidation. Under the Act, the courts are able to impose fines and terms of imprisonment on persons found guilty of an offence.

Contact

Marc Boivin
Director
Governance Policy and Implementation
Indigenous and Northern Affairs Canada
10 Wellington Street, 8th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6735
Fax: 819-953-3855
Email: Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

police locaux et pris 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 donne le pouvoir aux tribunaux d'imposer des amendes et des peines de prison aux personnes reconnues coupables d'une infraction.

Personne-ressource

Marc Boivin
Directeur
Politiques et mise en œuvre de la gouvernance
Affaires autochtones et du Nord Canada
10, rue Wellington, 8^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6735
Télécopieur : 819-953-3855
Courriel : Marc.Boivin@aadnc-aandc.gc.ca

Registration
SOR/2016-266 September 30, 2016

FIRST NATIONS ELECTIONS ACT

Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust)

Whereas the council of the Flying Dust First Nation adopted a resolution, dated July 4, 2016, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of the First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust)*.

Gatineau, September 30, 2016

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust)

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Elections Act*¹ is amended by adding the following in numerical order:

27 Flying Dust First Nation

First Election Date

2 In accordance with subsection 3(2) of the *First Nations Elections Act*¹, the date of the first election of the council of the Flying Dust First Nation is fixed as December 5, 2016.

^a S.C. 2014, c. 5

¹ S.C. 2014, c. 5

Enregistrement
DORS/2016-266 Le 30 septembre 2016

LOI SUR LES ÉLECTIONS AU SEIN DE PREMIÈRES NATIONS

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Flying Dust)

Attendu que le conseil de la Première Nation Flying Dust a adopté une résolution le 4 juillet 2016 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*^a,

À ces causes, en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^a, 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 (Flying Dust)*, ci-après.

Gatineau, le 30 septembre 2016

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 (Flying Dust)

Modification

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

27 Première Nation Flying Dust

Date de la première élection

2 En application du paragraphe 3(2) de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*¹, la date de la première élection du conseil de la Première Nation Flying Dust est fixée au 5 décembre 2016.

^a L.C. 2014, ch. 5

¹ 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 3978, following SOR/2016-265.

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 3978, à la suite du DORS/2016-265.

Registration
SOR/2016-267 October 4, 2016

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,
1999

Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under paragraph 87(5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order that is being added to the *Domestic Substances List*^b under subsection 87(5) of that Act;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List*.

Gatineau, September 29, 2016

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List

Amendments

1 Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

2653-64-7	84563-02-0 N
6407-74-5	85005-63-6
6407-78-9	85392-21-8
6535-42-8	90218-20-5
59709-10-3	90459-02-2
71720-89-3	94199-57-2
73528-78-6	114910-04-2
74336-60-0	251567-48-3 N-P
83027-51-4	1228015-46-0 N-P
83027-52-5	

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

¹ SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2016-267 Le 4 octobre 2016

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

Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés à l'alinéa 87(5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant celles des substances visées par l'arrêté ci-après qui sont inscrites sur la *Liste intérieure*^b en application du paragraphe 87(5) de cette loi;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition précisée au titre de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, le 29 septembre 2016

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure

Modifications

1 La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

2653-64-7	84563-02-0 N
6407-74-5	85005-63-6
6407-78-9	85392-21-8
6535-42-8	90218-20-5
59709-10-3	90459-02-2
71720-89-3	94199-57-2
73528-78-6	114910-04-2
74336-60-0	251567-48-3 N-P
83027-51-4	1228015-46-0 N-P
83027-52-5	

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

¹ DORS/94-311

2 (1) Part 2 of the List is amended by deleting the substance “6407-74-5 S’” in column 1 and the significant new activity in column 2 opposite the reference to that substance.

(2) Part 2 of the List is amended by deleting the substance “6407-78-9 S’” in column 1 and the significant new activity in column 2 opposite the reference to that substance.

(3) Part 2 of the List is amended by deleting the substance “6535-42-8 S’” in column 1 and the significant new activity in column 2 opposite the reference to that substance.

(4) Part 2 of the List is amended by deleting the substance “74336-60-0 S’” in column 1 and the significant new activity in column 2 opposite the reference to that substance.

(5) The note to Group A in Part 2 of the List is amended by deleting the following:

2653-64-7 S’
59709-10-3 S’
71720-89-3 S’
73528-78-6 S’
83027-51-4 S’
83027-52-5 S’
85005-63-6 S’
85392-21-8 S’
90218-20-5 S’
90459-02-2 S’
94199-57-2 S’
114910-04-2 S’

(6) Part 2 of the List is amended by adding the following in numerical order:

2 (1) La partie 2 de la même liste est modifiée par radiation de la substance « 6407-74-5 S’ » figurant dans la colonne 1 et du passage de la colonne 2 figurant en regard de cette substance.

(2) La partie 2 de la même liste est modifiée par radiation de la substance « 6407-78-9 S’ » figurant dans la colonne 1 et du passage de la colonne 2 figurant en regard de cette substance.

(3) La partie 2 de la même liste est modifiée par radiation de la substance « 6535-42-8 S’ » figurant dans la colonne 1 et du passage de la colonne 2 figurant en regard de cette substance.

(4) La partie 2 de la même liste est modifiée par radiation de la substance « 74336-60-0 S’ » figurant dans la colonne 1 et du passage de la colonne 2 figurant en regard de cette substance.

(5) La note relative à « Groupe A » dans la partie 2 de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :

2653-64-7 S’
59709-10-3 S’
71720-89-3 S’
73528-78-6 S’
83027-51-4 S’
83027-52-5 S’
85005-63-6 S’
85392-21-8 S’
90218-20-5 S’
90459-02-2 S’
94199-57-2 S’
114910-04-2 S’

(6) La partie 2 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l’ordre numérique, de ce qui suit :

Column 1	Column 2
Substance	Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
932742-30-8 N-S	<p>1 The use, in a quantity greater than 1 000 kg in a calendar year, of the substance dodecanoic acid, 3-[[3-[[[2,2-dimethyl-3-[(1-oxododecyl)oxy]propylidene]amino]methyl]-3,5,5-trimethylcyclohexyl]imino]-2,2-dimethylpropyl ester in a consumer product to which the <i>Canada Consumer Product Safety Act</i> applies.</p> <p>2 For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the activity begins:</p> <p>(a) a description of the activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the anticipated annual quantity of the substance to be used;</p> <p>(c) the information specified in paragraph 8(g) of Schedule 5 to the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>;</p> <p>(d) the name of every government department or government agency, either outside or within Canada, to which the person proposing the significant new activity has provided information regarding the use of the substance and, if known, the department’s or agency’s file number and, if any, the outcome of the department’s or agency’s assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by the department or agency;</p>

Column 1	Column 2
Substance	Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
	<p>(e) the test data and a test report from a skin sensitization study, in respect of the substance, that establishes the concentration of the substance that will generate the minimal dose that will induce a stimulation of proliferation in draining lymph nodes that is threefold the negative control (EC₃ value), conducted according to the methodology described in the version that is in effect when the study is conducted of the document entitled <i>Test No. 429: Skin Sensitisation — Local Lymph Node Assay</i> that was published on July 23, 2010 by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) in <i>OECD Guidelines for the Testing of Chemicals, Section 4: Health Effects</i>; and</p> <p>(f) all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person intending to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic.</p> <p>3 The test data and the test report from the study referred to in paragraph 2(e) must be in conformity with the practices described in the version that is in effect when the study is conducted of the document entitled <i>OECD Principles of Good Laboratory Practice — set out in the Council Decision Amending Annex II to the Council Decision Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals</i>, adopted by the OECD on November 26, 1997.</p> <p>4 The above information is to be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.</p>

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
932742-30-8 N-S	<p>1 L'utilisation de la substance dodécanoate de 3-[[[3-[[[2,2-diméthyl-3-[(1-oxododécyl)oxy]propylidène]amino]méthyl]-3,5,5-triméthylcyclohexyl]imino]-2,2-diméthylpropyle, en une quantité supérieure à 1 000 kg par année civile dans un produit de consommation auquel s'applique la <i>Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation</i>.</p> <p>2 Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après sont fournis au ministre au moins quatre-vingt-dix jours avant le début de celle-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la description de la nouvelle activité relative à la substance; b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée; c) les renseignements prévus à l'alinéa 8g) de l'annexe 5 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>; d) le nom de tout ministère ou organisme public, à l'étranger et au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à l'utilisation de la substance, le numéro de dossier attribué par le ministère ou l'organisme, s'il est connu, et, le cas échéant, les résultats de l'évaluation du ministère ou de l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance; e) les données et le rapport d'un essai de sensibilisation cutanée à l'égard de la substance permettant d'établir la concentration de la substance qui générera la dose seuil induisant une stimulation de prolifération de ganglions lymphatiques trois fois supérieure au témoin négatif (valeur EC₃), effectué selon la méthode exposée dans les <i>Lignes directrices de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour les essais de produits chimiques, Section 4 : Effets sur la santé</i> intitulée <i>Essai n° 429 : Sensibilisation cutanée : essai de stimulation locale des ganglions lymphatiques</i>, qui est en vigueur lors de l'essai; f) les autres renseignements et données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour établir si la substance est effectivement ou potentiellement toxique. <p>3 Les données et le rapport de l'essai visé à l'alinéa 2e) doivent être conformes aux pratiques de laboratoire énoncées dans les <i>Principes de l'OCDE relatifs aux bonnes pratiques de laboratoire</i> figurant dans la <i>Décision du Conseil amendant l'annexe II de la Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques</i> adoptée le 26 novembre 1997 par l'OCDE, qui sont en vigueur lors de l'essai.</p> <p>4 Les renseignements qui précèdent sont évalués dans les quatre-vingt-dix jours suivant leur réception par le ministre.</p>

3 Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**3 La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

18079-7 N	Amino acid, <i>N,N</i> -bis(carboxymethyl)- Acide <i>N,N</i> -bis(carboxyméthyl)-aminé
19028-2 N-P	2-Propenoic acid, 2-methyl-, telomer with sodium phosphinate (1:1), oxidized, esters with polyethylene glycol alkyl ether, peroxydisulfuric acid ((HO)S(O) ₂ O ₂) sodium salt (1:2)-initiated, reaction products with polyethylene-polypropylene glycol 2-aminopropyl Me ether Acide méthacrylique télomérisé avec du phosphinate de sodium (1/1), oxydé, ester avec un oxyde d'alkyle et de poly(éthane-1,2-diol), amorcé avec du peroxydisulfate de sodium (1/2), produits de la réaction avec de l'oxyde de 2-aminopropyle, de méthyle et de poly[(éthane-1,2-diol)-(propane-1,2-diol)]
19031-5 N-P	Poly[oxy(alkyldiyl)], α -[[[3-(alkoxy alkoxy alkoxy)silyl]alkyl]amino]carbonyl]- ω -alkoxy- α -[[[3-(Alcoxy(alcoxy)alkoxy)silyl]alkyl]amino]carbonyl]- ω -alcoypoly(oxyalcanediyle)
19032-6 N-P	Poly[oxy(alkyldiyl)], α -[[[3-(alkoxy alkoxy methyl)silyl]alkyl]amino] carbonyl]- ω -alkoxy- α -[[[3-(Alcoxy(alcoxy)méthylsilyl]alkyl]amino]carbonyl]- ω -alcoypoly(oxyalcanediyle)
19033-7 N-P	Siloxanes and silicones, di-Me, hydroxyalkyl Me, Me alkyl, Me 2-phenylalkyl, alkoxyated alkoxyated Poly[oxydiméthylsilyl-oxy(hydroxyalkyl(méthyl)silyl)-oxy(méthyl(alkyl)silyl)-oxy(méthyl(2-phénylalkyl)silyl)], alcoxylé, alcoxylé
19035-0 N-P	1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with 1,4-benzenedicarboxylic acid, 1,4-cyclohexanedimethanol, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol and 1,2-alkyldiol Acide isophtalique polymérisé avec de l'acide téréphtalique, du cyclohexane-1,4-diméthanol, du 2,2-diméthylpropane-1,3-diol et un alcane-1,2-diol
19036-1 N-P	Butanoic acid, 3-oxo-, 2-[(2-methyl-1-oxo-2-alkenyl) oxy] ethyl ester, polymer with 2-ethylhexyl 2-propenoate, methyl 2-methyl-2-propenoate and 2-methyl-2-propenoic acid 3-Oxobutanoate de 2-[(2-méthylalc-2-énoyl)oxy]éthyle polymérisé avec de l'acrylate de 2-éthylhexyle, du méthacrylate de méthyle et de l'acide méthacrylique
19037-2 N-P	Carbomonocycle dicarboxylic, polymer with 1,3-benzenedimethanamine, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, hexanedioic acid, 1,6-hexanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid and 1,1'-methylenebis(4-isocyanatocyclohexane), compd. with <i>N,N</i> -diethylethanamine Acide carbomonocycle-dicarboxylique polymérisé avec de la benzène-1,3-diméthananamine, du 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, de l'acide hexanedioïque, de l'hexane-1,6-diol, de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque et du 1,1'-méthylènebis(4-isocyanatocyclohexane), composés avec la <i>N,N</i> -diéthyléthanamine
19038-3 N	Linseed oil, maleated, 2-[(2-methyl-1-oxo-2-propen-1-yl)oxy] ethyl ester, ester with polyalkylene glycol mono-Me ether, compds. with 2-(dimethylamino)ethanol Huile de lin, maléatée, ester 2-[(2-méthylprop-2-énoyl)oxy]éthyl, ester avec un oxyde de monométhyle et de poly(alcane-1,2-diol), composés avec le 2-(diméthylamino)éthanol

Coming into Force**4 This Order comes into force on the day on which it is registered.****Entrée en vigueur****4 Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Government of Canada (the Government) amended the *Domestic Substances List* (DSL) under the *Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List* by

1. adding 13 substances to the DSL;
2. maintaining significant new activity (SNAc)¹ requirements on one of the 13 substances added to the DSL; and
3. rescinding SNAc requirements related to 16 substances already on the DSL.

Background

Canadians depend on substances that are used in hundreds of goods from medicines, computers, fabric to fuels. Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), substances (i.e. chemicals, polymers, nanomaterials, and living organisms) “new” to Canada are subject to reporting requirements before they can be manufactured or imported. This limits market access until human health and environmental impacts associated with the new substances are assessed and managed where appropriate.

The DSL is an inventory of substances in the Canadian marketplace. Substances that are not on the DSL are considered new to Canada and are subject to notification and assessment requirements before they can be manufactured in or imported into Canada. These requirements are set out in subsections 81(1) and 106(1) of CEPA as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)*. These requirements do not apply to substances listed on the DSL.

Under subsection 87(3) or 112(3) of CEPA, reporting obligations may be imposed, varied and rescinded in relation to significant new activities with substances on the DSL, if the Government deems it necessary based on available information. The information submitted enables the Government to assess risks associated with proposed new uses and determine whether additional risk management is required. Decisions to vary or rescind SNAc

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) a modifié la *Liste intérieure* (LI) en vertu de l'*Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure* par :

1. l'adjonction de 13 substances à la LI;
2. le maintien des exigences relatives aux nouvelles activités (NAC)¹ pour l'une d'entre elles à la LI;
3. l'annulation des exigences relatives aux NAC pour 16 substances figurant à la LI.

Contexte

Les Canadiens dépendent des substances qui sont utilisées dans des centaines de produits, notamment les médicaments, les ordinateurs, les tissus et les carburants. Aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], les substances (c'est-à-dire les substances chimiques, les polymères, les nanomatériaux et les organismes vivants) « nouvelles » au Canada sont assujetties à des obligations de déclaration avant leur fabrication ou leur importation. Cela en limite la commercialisation jusqu'à ce que les risques pour la santé humaine et l'environnement aient été évalués et gérés de façon appropriée, le cas échéant.

La LI est une liste de substances qui sont sur le marché canadien. Les substances qui ne figurent pas à la LI sont considérées nouvelles au Canada et doivent faire l'objet d'une déclaration et d'une évaluation avant leur fabrication ou leur importation au Canada. Ces exigences sont exprimées aux paragraphes 81(1) et 106(1) de la LCPE ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*. Ces exigences ne s'appliquent pas aux substances qui figurent à la LI.

En vertu du paragraphe 87(3) ou 112(3) de la LCPE, des obligations de déclaration concernant les activités nouvelles peuvent être imposées, modifiées ou annulées à l'endroit de substances figurant à la LI, si le gouvernement l'estime nécessaire en fonction des renseignements disponibles. Les renseignements soumis permettent au gouvernement d'évaluer les risques liés aux nouvelles activités et de déterminer si des mesures supplémentaires de gestion

¹ The policy on the use of SNAc provisions is available at <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>.

¹ La politique sur l'application des dispositions relatives aux NAC est disponible à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>.

requirements are based on new information available, such as information received via notifications or updated assessments.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994² and is amended on average 10 times a year to add or delete substances.

A substance must be added to the DSL under subsection 87(1), 87(5) or 112(1) of CEPA within 120 days once all of the following conditions are met:

- the Minister of the Environment has been provided with information regarding the substance;³
- the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substance has already been manufactured in or imported into Canada under the conditions set out in section 87 or 112 of CEPA by the person who provided the information;
- the period prescribed for the assessment of the information submitted for the substance has expired; and
- the substance is not subject to any conditions imposed pursuant to paragraph 84(1)(a) or 109(1)(a) of CEPA on its import or manufacture.

Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List

1. The Government assessed information on 13 new chemicals and polymers reported to the New Substances Program and determined that they meet the conditions for their addition to the DSL. These substances have therefore been added to the DSL under this Order.
2. The assessment of one of the 13 substances (Chemical Abstracts Service Registry No. [CAS RN] 932742-30-8) identified potential human health concerns related to a strong potential for skin sensitization in humans if the substance is present in a consumer product. For these reasons, the significant new activity provisions of CEPA

des risques sont requises. Les décisions de modifier ou d'annuler les exigences relatives aux nouvelles activités (NAC) sont prises en fonction de nouveaux renseignements disponibles tels que des renseignements inclus dans les déclarations ou de nouvelles évaluations.

La LI a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994² et elle est modifiée en moyenne 10 fois par année afin d'y ajouter ou d'y radier des substances.

Selon les paragraphes 87(1), 87(5) ou 112(1) de la LCPE, une substance doit être ajoutée à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

- le ministre de l'Environnement a reçu des renseignements concernant la substance³;
- le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que la substance a déjà été fabriquée ou importée au Canada dans les conditions prévues aux articles 87 ou 112 de la LCPE par la personne qui a fourni les renseignements;
- le délai prévu pour l'évaluation de l'information soumise relativement à la substance est expiré;
- aucune condition n'a été adoptée aux termes de l'alinéa 84(1)a) ou 109(1)a) de la LCPE relativement à l'importation ou à la fabrication de la substance.

Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure

1. Le gouvernement a évalué les renseignements relatifs à 13 substances chimiques et polymères soumis au Programme des substances nouvelles et a déterminé que ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la LI. Par conséquent, ces substances ont été ajoutées à la LI aux termes de cet arrêté.
2. L'évaluation d'une de ces 13 substances (la substance identifiée par le numéro de registre 932742-30-8 du Chemical Abstracts Service [n° CAS]) a soulevé des préoccupations relatives à la santé humaine concernant un potentiel élevé pour la sensibilisation cutanée si la substance est utilisée dans des produits de

² The *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), published in the *Canada Gazette*, Part II, in July 2001, establishes the structure of the DSL. For more information, please visit <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

³ The most comprehensive package depends on the class of a substance. The information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)* made under CEPA.

² L'*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2001, établit la structure de la *Liste intérieure*. Pour obtenir plus de renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

³ Le dossier le plus complet, avec des informations sur les substances, dépend de la classe à laquelle la substance appartient; les exigences d'information sont énoncées dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)* adoptés en vertu de la LCPE.

were applied to the substance in February 2014,⁴ before it met the conditions for addition to the DSL. This Order added these SNAc requirements to the DSL to maintain the reporting obligations on the substance.

3. The Government also reviewed the SNAc requirements of CEPA for 16 substances already on the DSL. Between 2008 and 2010, SNAc requirements were applied to these substances based on the available information at the time. The substances were either considered to be persistent, bioaccumulative, and inherently toxic to non-human organisms, or were considered to be of potential concern to human health based on their hazardous properties, including carcinogenicity. For these reasons, the SNAc provisions of CEPA were applied to 12 of these 16 substances (CAS RN 2653-64-7; CAS RN 59709-10-3; CAS RN 71720-89-3; CAS RN 73528-78-6; CAS RN 83027-51-4; CAS RN 83027-52-5; CAS RN 85392-21-8; CAS RN 85005-63-6; CAS RN 90218-20-5; CAS RN 90459-02-2; CAS RN 94199-57-2; and CAS RN 114910-04-2) in June 2008,⁵ to the substance CAS RN 74336-60-0 in March 2009,⁶ to the substances CAS RN 6407-74-5 and CAS RN 6407-78-9 in June 2010,⁷ and to the substance CAS RN 6535-42-8 in November 2010.⁸

⁴ For more information, please visit <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-02-22/html/notice-avis-eng.php#d104>.

⁵ The *Order 2008-87-01-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2008-192) was published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 25, 2008. Under this Order, the SNAc provisions of CEPA were applied to a total of 145 substances. The Government is considering a broader review of this Order relating to the SNAc requirements on the remaining 128 of the original 145 substances based on the availability of new data. Should stakeholders have new information or commercial interest in any of these substances, they are encouraged to contact the New Substances Program through the Substances Management Information Line at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll free in Canada) or 819-938-3232 (outside of Canada). For more information please visit <http://publications.gc.ca/site/archivée-archived.html?url=http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2008/2008-06-25/pdf/g2-14213.pdf>.

⁶ The *Order 2009-87-01-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2009-82) was published in the *Canada Gazette*, Part II, on March 18, 2009. For more information, please see SOR/DORS/2009-82 at <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2009/2009-03-18/pdf/g2-14306.pdf>.

⁷ The *Order 2010-87-03-03 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2010-66) was published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 25, 2010. For more information, please see SOR/DORS/2010-66 at <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2010/2010-03-31/pdf/g2-14407.pdf>.

⁸ The *Order 2010-87-08-03 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2010-249) was published in the *Canada Gazette*, Part II, on November 10, 2010. For more information, please see SOR/DORS/2010-249 at <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2010/2010-11-10/pdf/g2-14423.pdf>.

consommation. Pour ces raisons, les dispositions de la LCPE relatives aux nouvelles activités ont été mises en application pour cette substance en février 2014⁴, avant son ajout à la LI. Cet arrêté a ajouté ces exigences relatives aux NAc à la LI pour maintenir les obligations de déclarations pour cette substance.

3. Le gouvernement a aussi examiné les exigences relatives aux nouvelles activités concernant 16 substances figurant à la LI. De 2008 à 2010, les exigences relatives aux NAc ont été appliquées à ces substances qui, selon les renseignements disponibles à ce moment, étaient considérées comme étant soit persistantes, bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les organismes non humains ou étaient considérées comme préoccupantes pour la santé humaine en raison de leurs propriétés dangereuses, notamment leur cancérogénicité. Pour ces raisons, les dispositions de la LCPE relatives aux NAc ont été mises en application pour 12 de ces 16 substances (n° CAS : 2653-64-7; 59709-10-3; 71720-89-3; 73528-78-6; 83027-51-4; 83027-52-5; 85392-21-8; 85005-63-6; 90218-20-5; 90459-02-2; 94199-57-2; 114910-04-2) en juin 2008⁵, pour la substance identifiée par le n° CAS 74336-60-0 en mars 2009⁶, pour les substances identifiées par les n° CAS 6407-74-5 et 6407-78-9 en juin 2010⁷ et pour la substance identifiée par le n° CAS 6535-42-8 en novembre 2010⁸.

⁴ Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-02-22/html/notice-avis-fra.php>.

⁵ L'Arrêté 2008-87-01-01 modifiant la *Liste intérieure* (DORS/2008-192) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 25 juin 2008. Aux termes de cet arrêté, les dispositions de la LCPE relatives aux NAc ont été appliquées à 145 substances. Le gouvernement étudie la possibilité d'effectuer un examen plus exhaustif de cet arrêté en ce qui concerne les exigences relatives aux NAc concernant 128 des 145 substances initiales, en fonction de la disponibilité de nouvelles données. Les intervenants qui disposent de nouveaux renseignements ou qui ont un intérêt commercial concernant l'une ou l'autre de ces substances sont encouragés à communiquer avec le programme par l'entremise de la Ligne d'information de la gestion des substances : par courriel à l'adresse eccc.substances.eccc@canada.ca ou par téléphone en composant le 1-800-567-1999 (sans frais au Canada) ou le 819-938-3232 (de l'extérieur du Canada). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://publications.gc.ca/site/archivée-archived.html?url=http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2008/2008-06-25/pdf/g2-14213.pdf>.

⁶ L'Arrêté 2009-87-01-01 modifiant la *Liste intérieure* (DORS/2009-82) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 18 mars 2009. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le SOR/DORS/2009-82 à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2009/2009-03-18/pdf/g2-14306.pdf>.

⁷ L'Arrêté 2010-87-03-03 modifiant la *Liste intérieure* (DORS/2010-66) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 25 juin 2010. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le SOR/DORS/2010-66 à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2010/2010-03-31/pdf/g2-14407.pdf>.

⁸ L'Arrêté 2010-87-08-03 modifiant la *Liste intérieure* (DORS/2010-249) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 10 novembre 2010. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le SOR/DORS/2010-249 à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2010/2010-11-10/pdf/g2-14423.pdf>.

In 2014, the aforementioned 16 substances were re-evaluated as part of the Aromatic Azo and Benzidine-based Substance Grouping under the Chemicals Management Plan.⁹ The final assessments published in May and June 2016¹⁰ indicated that these 16 substances are no longer considered to be persistent, bioaccumulative and inherently toxic to non-human organisms, or are no longer of potential concern to human health. As a result, the SNAc requirements for these substances were removed from the DSL under this Order.

Objectives

The objectives of this Order are to

1. comply with the requirements under subsection 87(5) of CEPA by adding 13 substances to the DSL, making them no longer subject to the notification and assessment requirements as set out in subsection 81(1) of CEPA and in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
2. contribute to the protection of human health by maintaining the SNAc requirements on the substance CAS RN 932742-30-8 to enable the Government to assess the risks associated with proposed significant new activities involving the substance before they are undertaken in Canada; and
3. rescind the SNAc requirements of CEPA concerning 16 substances, as the assessment conclusions regarding these substances have been updated.

Description

1. This Order added a total of 13 substances to the DSL: 3 substances were added to Part 1 of the DSL, one substance to Part 2 of the DSL, and 9 substances to Part 3 of the DSL. To protect confidential business information, 9 of the 13 substances have masked chemical names.¹¹
2. This Order also indicated that one of the 13 substances (CAS RN 932742-30-8) is subject to the SNAc provisions

⁹ For more information, please visit http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/azo_benzidine/index-eng.php.

¹⁰ For more information, please visit <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-eng.php#nb1>; <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-eng.php#nb4>; <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-eng.php#nb2>; and <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-06-18/html/notice-avis-eng.php#na3>.

¹¹ Masked names are allowed by CEPA to protect confidential business information. The procedure for creating a masked name is set out in the *Masked Name Regulations*. Anyone who wishes to determine if a substance is on the DSL under a masked name must file a Notice of Bona Fide Intent to Manufacture or Import with the New Substances Program.

En 2014, les 16 substances susmentionnées ont été réévaluées dans le cadre du Groupe des substances azoïques aromatiques et à base de benzidine du Plan de gestion des produits chimiques⁹. Les évaluations finales publiées en mai et en juin 2016¹⁰ indiquent que ces 16 substances ne sont plus considérées comme étant persistantes, bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les organismes non humains et qu'elles ne sont plus considérées comme préoccupantes pour la santé humaine. Par conséquent, les exigences relatives aux NAc pour ces substances ont été retirées de la LI aux termes de cet arrêté.

Objectifs

Les objectifs de l'Arrêté sont :

1. de se conformer aux exigences du paragraphe 87(5) de la LCPE en ajoutant 13 substances à la LI, faisant en sorte qu'elles ne soient plus assujetties aux exigences de déclaration et d'évaluation du paragraphe 81(1) de la LCPE et du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
2. de contribuer à la protection de la santé humaine en maintenant les exigences relatives aux NAc concernant la substance identifiée par le n° CAS 932742-30-8 et de permettre au gouvernement d'évaluer les risques liés à cette substance relativement aux nouvelles activités avant que ces activités ne soient entreprises au Canada;
3. d'annuler les exigences relatives aux NAc de la LCPE concernant 16 substances puisque les conclusions des évaluations pour ces substances ont été mises à jour.

Description

1. Cet arrêté a ajouté 13 substances à la LI; 3 substances ont été ajoutées à la partie 1 de la LI, une substance à la partie 2 de la LI, et 9 substances à la partie 3 de la LI. Pour protéger l'information commerciale à caractère confidentiel, 9 des 13 substances ont une dénomination chimique maquillée¹¹.
2. Cet arrêté a aussi indiqué qu'une des 13 substances (la substance identifiée par le n° CAS 932742-30-8) est

⁹ Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/azo_benzidine/index-fra.php.

¹⁰ Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter les documents suivants : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-fra.php#nb1>; <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-fra.php#nb5>; <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-05-28/html/notice-avis-fra.php#nb3>; <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-06-18/html/notice-avis-fra.php#na3>.

¹¹ Les dénominations maquillées sont autorisées par la LCPE pour protéger l'information commerciale à caractère confidentiel. Les étapes à suivre pour créer une dénomination maquillée sont décrites dans le *Règlement sur les dénominations maquillées*. Quiconque désire savoir si une substance figure à la LI sous une dénomination maquillée doit soumettre un avis d'intention véritable pour la fabrication ou l'importation au Programme des substances nouvelles.

under CEPA. This Order has been registered and is in force. It is therefore mandatory to meet the requirements of subsection 81(3) of CEPA before manufacturing, importing or using the substance for a significant new activity as defined in this Order.

According to the requirements of subsection 81(3) of CEPA, any person who intends to use, manufacture or import the substance for a significant new activity must submit a Significant New Activity Notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Order at least 90 days prior to the beginning of the significant new activity.

The significant new activities requiring a SNAN submission are defined as any use of the substance in Canada in a quantity greater than 1 000 kg per calendar year in a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies.

The requirements of subsection 81(3) of CEPA do not apply to uses of the substance that are regulated under any of the following Acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA: the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. They also do not apply to transient reaction intermediates that are not isolated and are not likely released, impurities, contaminants, or partially unreacted materials related to the preparation of a substance or in some circumstances to items such as wastes, mixtures or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be notifiable under subsection 81(3) of CEPA. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3.2 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals and Polymers)* for additional details.¹²

Information must be provided to the Minister of the Environment 90 days prior to the beginning of the significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

3. This Order also rescinded the SNAN requirements applied previously to 16 substances by moving the substances from Part 2 to Part 1 of the DSL.

assujettie aux dispositions de la LCPE relatives aux NAc. Cet arrêté a été enregistré et est en vigueur. Par conséquent, une personne qui souhaite fabriquer, importer ou utiliser la substance pour une nouvelle activité visée à l'Arrêté est tenue de se conformer au paragraphe 81(3) de la LCPE.

Conformément aux exigences du paragraphe 81(3) de la LCPE, toute personne qui a l'intention de fabriquer, d'importer ou d'utiliser la substance pour une nouvelle activité doit soumettre une déclaration de NAc contenant toutes les informations prévues à l'Arrêté au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité.

On définit les activités nouvelles exigeant la présentation d'une déclaration comme toute utilisation de la substance mettant en cause au Canada une quantité supérieure à 1 000 kg par année civile dans un produit de consommation auquel s'applique la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*.

Les exigences du paragraphe 81(3) de la LCPE ne s'appliquent pas aux utilisations de la substance qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales suivantes qui figurent à l'annexe 2 de la LCPE : la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. Elles ne s'appliquent pas non plus aux intermédiaires de réaction non isolés et non susceptibles d'être rejetés dans l'environnement, aux impuretés, aux contaminants et aux matières ayant subi une réaction partielle dont la présence est liée à la préparation d'une substance et, dans certains cas, à des éléments tels que des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Toutefois, il est à noter que les substances individuelles d'un mélange peuvent être assujetties à une déclaration de nouvelle activité en vertu du paragraphe 81(3) de la LCPE. Pour obtenir plus de détails, consulter l'article 3 et le paragraphe 81(6) de la LCPE, ainsi que la section 3.2 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*¹².

Les renseignements doivent parvenir au ministre de l'Environnement 90 jours avant la date de commencement de la nouvelle activité. Environnement Canada et Santé Canada utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de NAc pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

3. Cet arrêté a aussi annulé les exigences relatives aux NAc concernant 16 substances en les déplaçant de la partie 2 à la partie 1 de la LI.

¹² The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals & Polymers)* are available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

¹² Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

Consultation

As this Order does not contain any information expected to generate comments by stakeholders, no further consultation is deemed necessary.

Rationale

1. The Government assessed information on 13 new substances reported to the New Substances Program and determined that they met the conditions for their addition to the DSL. These substances have therefore been added to the DSL.
2. One of the 13 substances was subject to SNAc requirements before it met the DSL conditions. The assessment of the substance identified a potential human health concern if it is present in consumer products. SNAc requirements have therefore been maintained and added to the DSL for the substance. This will enable the Government to assess the risks associated with significant new activities involving the substance before they are undertaken.
3. The Government reviewed the significant new activity requirements of CEPA for 16 substances already on the DSL. The review concluded that these substances are no longer considered to be persistent, bioaccumulative and inherently toxic to non-human organisms, or are no longer of potential concern to human health. Therefore the SNAc requirements for these substances were removed from the DSL.

The Order will benefit Canadians by enabling industry to have better access to larger quantities of these substances while keeping SNAc requirements on one of them to enable the Government to assess risks associated with activities using the substance before they can be undertaken. Overall, the Order is expected to reduce costs associated with products consumed by Canadians. It is also expected that there will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the Order.

“One-for-One” Rule and small business lens

The Order does not trigger the “One-for-One” Rule, as it does not add any additional costs to business. Also, the small business lens does not apply to the Order, as it does not add any administrative or compliance burden to small businesses.

Implementation, enforcement and service standards

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and*

Consultation

Puisque l'Arrêté ne contient aucune information qui pourrait faire l'objet de commentaires du grand public, aucune consultation n'est nécessaire.

Justification

1. Le gouvernement a évalué les renseignements relatifs à 13 substances nouvelles soumises au Programme des substances nouvelles et a déterminé que ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la LI. Par conséquent, ces substances ont été ajoutées à la LI.
2. Une de ces 13 substances a été visée par les exigences relatives aux NAc avant de satisfaire les conditions de la LI. L'évaluation de la substance a révélé des préoccupations relatives à la santé humaine si elle est présente dans les produits de consommation. Les exigences relatives aux NAc ont été maintenues et ajoutées à la LI pour cette substance. Ceci permettra au gouvernement d'évaluer les risques liés à ces substances relativement aux nouvelles activités avant que ces activités ne soient entreprises.
3. Le gouvernement a examiné les exigences relatives aux nouvelles activités concernant 16 substances figurant à la LI. L'examen a conclu que ces substances ne sont plus considérées comme étant persistantes, bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les organismes non humains, et qu'elles ne sont plus considérées comme préoccupantes pour la santé humaine. Par conséquent, les exigences relatives aux NAc concernant ces substances ont été retirées de la LI.

L'Arrêté favorisera les Canadiens en permettant à l'industrie d'utiliser ces substances en de plus grandes quantités, tout en maintenant les exigences de NAc sur l'une d'entre elles afin de permettre au gouvernement d'évaluer les risques associés aux activités avec la substance avant qu'elles ne soient entreprises. L'Arrêté devrait réduire les coûts associés aux produits consommés par les Canadiens. On prévoit que l'Arrêté n'entraînera aucun coût pour le public, l'industrie ou les gouvernements.

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

L'Arrêté ne déclenche pas la règle du « un pour un », car il n'engendre pas de coûts additionnels pour les entreprises. De plus, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cet arrêté, car il n'engendre pas de fardeau administratif ou de conformité pour les petites entreprises.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LI recense les substances qui, aux fins de la LCPE, ne sont pas soumises aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*

Polymers) or the *New Substances Notification Regulations (Organisms)*. Reporting obligations may be imposed, varied or rescinded in relation to significant new activities with substances on the DSL under the SNAC provisions of CEPA. Developing an implementation plan, a compliance strategy, or establishing a service standard is not required when adding substances to the DSL, maintaining SNAC requirements on substances being added to the DSL or rescinding SNAC requirements.

When assessing whether or not a particular activity meets the definition of significant new activity on the DSL, a person is expected to make use of information in their possession or to which they ought to have access.¹³ The phrase “to which they ought to have access” means information in any of the company’s offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users of a substance, mixture or product, are expected to have access to import records, usage information and the relevant Safety Data Sheet (SDS).

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all substances that may be subject to SNAC provisions due to public health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that the substance is toxic or capable of becoming toxic, the person who obtains the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister of the Environment without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person receives possession and control of the substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if their activities were covered by the original SNAN. The Substances Management Advisory Note, *Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the Canadian*

(substances chimiques et polymères) ou du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*. Conformément aux dispositions de la LCPE relatives aux NAc, des obligations de déclarations concernant les activités nouvelles peuvent être imposées, modifiées ou annulées à l’endroit de substances figurant à la LI. Il n’est pas nécessaire d’établir de plan de mise en œuvre, de stratégie de conformité ou de normes de service lorsque des substances sont ajoutées à la LI, lorsque des exigences relatives aux NAc sont maintenues, ou lorsque des exigences relatives aux NAc sont annulées.

Pour déterminer si une activité satisfait à la définition de nouvelle activité sur la LI, une personne devrait utiliser les renseignements en sa possession ou ceux auxquels elle a accès¹³. Par « ceux auxquels la personne a accès », on entend les renseignements qui se trouvent dans un des bureaux de l’entreprise dans le monde ou à d’autres endroits où le déclarant peut y accéder. Par exemple, les fabricants sont censés avoir accès à leurs formulations, tandis que les importateurs ou utilisateurs d’une substance, d’un mélange de substances ou d’un produit sont censés avoir accès aux dossiers d’importation, aux informations d’utilisation et à la fiche signalétique (FS) pertinente.

Bien que la FS soit une source importante d’information sur la composition d’un produit acheté, il est nécessaire de noter que l’objectif de la FS est de protéger la santé des employés en milieu de travail des risques spécifiques liés aux produits chimiques. Par conséquent, il est possible que la FS ne mentionne pas toutes les substances qui se retrouvent dans le produit qui pourraient être assujetties à un avis de NAc en raison de préoccupations liées à la santé du public ou à l’environnement. On encourage toute personne nécessitant des renseignements plus détaillés sur la composition d’un produit à communiquer avec son fournisseur.

Si une personne qui s’engage dans des activités liées à la substance obtient des renseignements indiquant que la substance est effectivement ou potentiellement toxique, cette personne est obligée, en vertu de l’article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai au ministre de l’Environnement.

Une entreprise peut présenter une déclaration de NAc pour ses clients. Dans les cas où une personne obtient la possession et le contrôle de la substance d’un fournisseur, il est possible qu’elle ne soit pas obligée de présenter de déclaration de NAc si ses activités sont visées par la déclaration d’origine produite par le fournisseur lui ayant transféré la substance. La note d’avis de la gestion des substances, *Clarification relativement à la déclaration de*

¹³ A comprehensive listing of substances that are subject to SNAC provisions is available at <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-news/subs/default.asp?lang=En&n=0F76206A-1>.

¹³ La liste complète des substances qui sont visées par un avis de nouvelle activité se trouve à l’adresse suivante : <http://ec.gc.ca/subsnouvelles-news/subs/default.asp?lang=Fr&n=0F76206A-1>.

Environmental Protection Act 1999, provides more detail on this subject.¹⁴

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult with the New Substances Program during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with the Order or believes they may be out of compliance, or, would like to request a PNC, they are encouraged to discuss their particular circumstances with the Program by contacting the Substances Management Information Line.¹⁵

CEPA is enforced in accordance with the publicly available *Compliance and Enforcement Policy*.¹⁶ In instances of non-compliance, consideration is given to factors such as the nature of the alleged violation, potential harm, intent and history of compliance.

Contact

Greg Carreau
Executive Director
Program Development and Engagement Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)
819-938-3232 (outside of Canada)
Fax: 819-938-5212
Email: eccc.substances.eccc@canada.ca

nouvelle activité en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), fournit de plus amples renseignements à ce sujet¹⁴.

Une consultation est recommandée pour les déclarants qui souhaitent consulter le Programme des substances nouvelles au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de NAc afin de discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet des renseignements requis et de leurs plans d'essai.

Si une personne a des questions quant à ses obligations aux termes de l'Arrêté, qu'elle estime ne pas être en conformité ou qu'elle souhaite demander une consultation avant la déclaration, elle peut communiquer avec la Ligne d'information de la gestion des substances¹⁵.

Lorsque les agents de l'autorité vérifient la conformité aux exigences de la Loi, ils doivent appliquer la *Politique d'observation et d'application* mise en œuvre en vertu de la LCPE¹⁶. En cas de non-conformité, la nature de l'infraction présumée, le potentiel de dommages, l'intention et l'historique de conformité sont pris en considération.

Personne-ressource

Greg Carreau
Directeur exécutif
Division de la mobilisation et de l'élaboration
de programmes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information sur la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-938-3232 (à l'extérieur du Canada)
Télécopieur : 819-938-5212
Courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca

¹⁴ The Advisory Note *Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the Canadian Environmental Protection Act, 1999* is available at <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newssubs/default.asp?lang=En&n=CC526AE6-1>.

¹⁵ The Substances Management Information Line can be contacted at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll free in Canada), 819-938-3232 (outside of Canada).

¹⁶ The *Compliance and Enforcement Policy* is available at <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1>.

¹⁴ La note d'avis *Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* se trouve à l'adresse suivante : <http://ec.gc.ca/subsnouvelles-newssubs/default.asp?lang=Fr&n=CC526AE6-1>.

¹⁵ La Ligne d'information de la gestion des substances : eccc.substances.eccc@canada.ca (courriel), 1-800-567-1999 (sans frais au Canada), 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

¹⁶ La *Politique d'observation et d'application* se trouve à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1>.

Registration
SOR/2016-268 October 7, 2016

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

P.C. 2016-864 October 7, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 136(1)^a and section 207 of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Amendments

1 Part 2 of Schedule 2 to the *Vessel Operation Restriction Regulations*¹ is amended by adding the following after item 100:

Enregistrement
DORS/2016-268 Le 7 octobre 2016

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

C.P. 2016-864 Le 7 octobre 2016

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 136(1)^a et de l'article 207 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Modifications

1 La partie 2 de l'annexe 2 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 100, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local Name	General Location	Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
100.1	The waters of the main channel of the Columbia River and its tributaries lying within the flood plain of the Columbia River north of 50°21'10" N (approximately 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs) and south and east of a point at 51°28'48" N 117°09'33" W, on the northernmost tip of a small island, approximately 1.8 km south of the Trans Canada Highway bridge at Donald, British Columbia, but excluding the waters of Windermere Lake (see Note 4)	Columbia River — main channel	Fairmont Hot Springs to Golden	48°59'59" N 117°37'59" W

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

^b S.C. 2001, c. 26

¹ SOR/2008-120

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

^b L.C. 2001, ch. 26

¹ DORS/2008-120

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
100.1	Les eaux du chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires se trouvant dans la plaine inondable du fleuve Columbia au nord de la latitude 50°21'10" N. (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs) et au sud et à l'est d'un point situé par 51°28'48" N. 117°09'33" O., sur la pointe la plus au nord d'une petite île, à environ 1,8 km au sud du pont de la Transcanadienne à Donald (Colombie-Britannique), à l'exclusion des eaux du lac Windermere (voir note 4)	Chenal principal du fleuve Columbia	De Fairmont Hot Springs à Golden	48°59'59" N. 117°37'59" O.

2 Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Note 3:

Note 4: The prohibition does not apply to a vessel propelled by a motor with an engine power of 15 kW or less.

Coming into Force

3 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

Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in an increase in conflicts between waterway users and, as a consequence, increased risk to sensitive ecosystems.

In British Columbia (B.C.), the B.C. Ministry of Environment and Wildsight, an environmental organization, have jointly requested a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries in order to increase protection of the marine environment and increase public safety (vessels with motors 15 kW [20 hp] or less would be exempt). The area affected by the proposed restriction is contained within a B.C. Wildlife Management Area (WMA), thus making it a protected area. However, the Province of British Columbia cannot regulate navigation on the Columbia River or wetland areas within the WMA. Scientific literature indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have a profoundly negative effect on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

2 La partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la note 3, de ce qui suit :

Note 4 : L'interdiction ne s'applique pas aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est de 15 kW ou moins.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a entraîné une hausse des conflits entre les usagers des voies navigables et, par conséquent, un accroissement des risques pour les écosystèmes fragiles.

En Colombie-Britannique, le Ministère de l'Environnement (ministère de l'environnement) et l'organisme environnemental Wildsight ont présenté une demande conjointe visant à imposer une restriction à l'année de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires afin de renforcer la protection du milieu marin et la sécurité publique (les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW [20 chevaux-vapeur] ou moins seraient exemptés). Le secteur touché par la restriction proposée se trouve dans une aire de gestion de la faune de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire dans une aire protégée. Toutefois, la province de la Colombie-Britannique ne peut pas réglementer la navigation sur le fleuve Columbia ni les milieux humides situés dans l'aire de gestion de la faune. Les ouvrages scientifiques indiquent que

The existing towing restriction on the main channel of the Columbia River has provided some protection for the area, but after further consultation with stakeholders, it was concluded that an additional restriction to limit engine size will meet the original intent of the applicants to protect this sensitive river and wetland complex, as well as provide additional safety benefits for all Canadians who use this waterway.

Background

The *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORRs) made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation on Canadian waters. Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in more people using waterways, and led to an increased safety risk to users. Each year, Transport Canada (TC) receives a number of applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to enhance the safety of navigation or to protect the environment and the public interest.

The 2 044 km-long Columbia River is the largest river, by volume, flowing into the Pacific Ocean in the western hemisphere and the second largest river, by volume, in North America (after the Mississippi River). In order to protect the environment and wildlife in the Columbia Wetlands WMA, the B.C. Ministry of Environment made an order under the B.C. *Wildlife Act* restricting all motorized conveyances in the area to a maximum of 7.5 kW. This order was subsequently challenged in court, and the British Columbia Court of Appeal struck down the provincial order, as it applied to vessels operating in navigable waters. Local stakeholders, environmental organizations, local and provincial levels of governments, Members of the Legislative Assembly, and federal Members of Parliament have been consistent in urging the federal government to enact regulations to restrict navigation in the Columbia Wetlands complex.

The Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations, prepublished in the *Canada Gazette*,

l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou à proximité de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

La restriction existante de tirer une personne dans le chenal principal du fleuve Columbia assure une certaine protection de ce secteur, mais à la suite de consultations approfondies auprès d'intervenants, on a constaté que l'imposition d'une restriction additionnelle visant à limiter la puissance du moteur permettrait de respecter l'intention que les requérants avaient au départ, soit celle de protéger ce fleuve fragile et le réseau de milieux humides, et fournirait des avantages supplémentaires en matière de sécurité pour tous les Canadiens qui utilisent cette voie navigable.

Contexte

Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001), prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes. L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a fait en sorte qu'un plus grand nombre de gens utilisent les voies navigables et, par conséquent, que les risques pour la sécurité des usagers sont plus élevés. Chaque année, Transports Canada (TC) reçoit une série de demandes de la part d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin de renforcer la sécurité nautique ou de protéger l'environnement et l'intérêt public.

Le fleuve Columbia, d'une longueur de 2 044 km, est, du point de vue du volume, le fleuve le plus important de l'hémisphère occidentale s'écoulant dans l'océan Pacifique, ainsi que le deuxième plus grand fleuve de l'Amérique du Nord (après le fleuve Mississippi). Afin de protéger l'environnement et la faune dans l'aire de gestion de la faune des milieux humides du fleuve Columbia, le Ministère of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique a rendu, en vertu de la *Wildlife Act* de la Colombie-Britannique, une ordonnance limitant à 7,5 kW la puissance de tous les véhicules motorisés présents dans ce secteur. Cette ordonnance a par la suite été contestée en cour, et la Cour d'appel de la Colombie-Britannique l'a invalidée parce qu'elle s'appliquait à des bâtiments circulant dans des eaux navigables. Les intervenants locaux, les organismes environnementaux, les administrations locales, le gouvernement provincial, les députés de l'Assemblée législative et les députés fédéraux ont fait preuve de cohérence en insistant pour que le gouvernement fédéral édicte un règlement visant à restreindre la navigation dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia.

En ce qui concerne le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, il a

Part I, on June 28, 2008 (*Canada Gazette*, Vol. 142, No. 26), received comments during the 60-day comment period. The seasonal prohibition on the main channel of the Columbia River was identified as problematic. The Minister of Transport decided to proceed with the non-controversial parts of the Regulations — which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on August 19, 2009 (*Canada Gazette*, Vol. 143, No. 17, SOR/2009-213, July 30, 2009) — and to engage in additional consultations on the proposed restriction for power-driven vessels on the main channel of the river. The non-controversial elements included two restrictions which were enacted under the VORRs, specifically a prohibition on the operation of power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion in the wetlands of the Columbia River (Part 2 of Schedule 2 [item 100]), and a prohibition on towing persons on water skis, surfboards, or other similar equipment in the main channel of the Columbia River, at any time (Part 2 of Schedule 7 [item 10]).

Objectives

Transport Canada Marine Safety and Security (TCMSS) and Environment Canada (EC) Wildlife Services are working together to establish a simple, effective and enforceable regulatory regime through the VORRs for the main channel of the Columbia River and its tributaries located in southeastern British Columbia.

The objectives of the amendments are twofold:

- To enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by restricting or prohibiting the type of vessel and speed of the vessel, thus resolving the conflicts between waterway users that give rise to safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety.
- To minimize threats to the ecosystem of the Columbia River (Columbia Wetlands complex) in southeastern British Columbia caused by the operation of power-driven vessels. Scientific literature clearly indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

These objectives will assist in promoting a viable and effective use of Canadian waters; promote safety for both recreational boaters and commercial operators; and help

fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 juin 2008 (*Gazette du Canada*, vol. 142, n° 26), et des observations ont été soumises pendant la période de commentaires de 60 jours. L'interdiction saisonnière dans le chenal principal du fleuve Columbia a été définie comme posant problème. Le ministre des Transports a décidé d'adopter les parties du Règlement ne soulevant aucune controverse — elles ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 19 août 2009 (*Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, DORS/2009-213, le 30 juillet 2009) — et de tenir des consultations additionnelles sur la restriction proposée pour les bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du fleuve. Les éléments ne soulevant aucune controverse comprenaient deux restrictions, qui sont entrées en vigueur en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* : l'interdiction d'utiliser des bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans les milieux humides du fleuve Columbia (partie 2 de l'annexe 2 [article 100]) et l'interdiction de tirer une personne sur des skis nautiques, une planche de surf ou autre équipement semblable dans le chenal principal du fleuve Columbia, et ce, en tout temps (partie 2 de l'annexe 7 [article 10]).

Objectifs

Sécurité et sûreté maritimes (SSM) de TC et le Service canadien de la faune d'Environnement Canada (EC) travaillent ensemble pour établir, dans le cadre du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, un régime de réglementation simple et efficace pouvant être mis en œuvre pour le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires situés dans le sud-est de la Colombie-Britannique.

Les objectifs des modifications sont doubles :

- Renforcer la sécurité nautique, tant pour la navigation commerciale que pour la navigation de plaisance, en imposant des limites ou des interdictions sur le type et la vitesse des bâtiments, réglant ainsi les conflits entre les usagers des voies navigables qui font augmenter les risques pour la sécurité. On s'attend à ce que ces mesures aient un effet positif sur la sécurité publique.
- Atténuer les menaces qui pèsent sur l'écosystème du fleuve Columbia (réseau des milieux humides du fleuve Columbia) dans le sud-est de la Colombie-Britannique qui résultent de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique. Selon les ouvrages scientifiques, il ne fait aucun doute que l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou près de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

Ces objectifs permettront d'encourager l'usage viable et efficace des eaux canadiennes, favoriseront la sécurité des plaisanciers et des exploitants commerciaux et aideront à

protect the environmental sensitivity of the main channel, wetlands and tributaries of the Columbia River.

Description

The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* (Columbia River) implement a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries (between 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs and Donald Station) in British Columbia. Vessels with motors 15 kW (20 hp) or less will be exempt from this restriction.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in the administrative costs to businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are negligible costs to small businesses.

Consultation

Consultations regarding the new restriction set out in the amendments to the Regulations were conducted by a broad-based stewardship partnership and the co-applicants, Wildsight and the B.C. Ministry of Environment.

Under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, applicants for restrictions (generally municipalities) are responsible to ensure that full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction, in accordance with the standards set out in the *Local Authorities’ Guide*. The Guide identifies a list of stakeholders to be consulted, including, but not limited to, the following groups:

- cottagers;
- pleasure craft users;
- cottage associations;
- pleasure craft rental agencies;
- marine safety organization;
- First Nations, Inuits and Métis communities;
- marine industry representatives; and
- pleasure craft organizations.

protéger la fragilité écologique du chenal principal, des milieux humides et des affluents du fleuve Columbia.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments* (fleuve Columbia) met en œuvre une restriction à l’année de l’utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs et de Donald Station) en Colombie-Britannique. Les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins seront exemptés de la restriction.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisque les frais administratifs des entreprises demeureront les mêmes.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les coûts pour les petites entreprises sont négligeables.

Consultation

Les consultations sur la nouvelle restriction décrite dans les modifications du Règlement ont été effectuées par un vaste partenariat de gérance de l’environnement et les deux requérants, c’est-à-dire l’organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l’environnement) de la Colombie-Britannique.

Aux termes des dispositions d’un protocole d’entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, les requérants de restriction (habituellement des municipalités) ont la responsabilité de s’assurer que des consultations complètes ont été effectuées auprès des intervenants locaux pour chaque restriction proposée, conformément aux normes établies dans le *Guide des administrations locales*. Le Guide dresse la liste des intervenants qui doivent être consultés, notamment les groupes suivants :

- les propriétaires de chalet;
- les plaisanciers;
- les associations de propriétaires de chalet;
- les entreprises de location d’embarcations de plaisance;
- l’organisme chargé de la sécurité maritime;
- les Inuit, les Métis et les Premières Nations;
- les représentants de l’industrie maritime;
- les clubs d’embarcations de plaisance.

The public consultation process may include advertisement in local newspapers, posting of signs at the site indicating the proposed restrictions being considered, and leaflet distribution in the areas concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This is often followed by a “town hall” type meeting and, in certain circumstances, direct written correspondence to specific stakeholders. These processes ensure that persons affected by the amendments to the Regulations are directly consulted by local authorities and that they have the opportunity to provide comments and request changes.

The Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) is a management group with a membership consisting of over 35 stakeholder groups, including all federal and provincial agencies concerned with the Columbia Wetlands complex, all local non-governmental organizations with an interest in the river and wetlands and representatives (councillors, mayors, regional district representatives and business operators) from each of the communities along the wetlands. With the sponsorship of the B.C. Ministry of Environment, the CWSP has become one of the main forums for stakeholder consultation. Through this consultation forum, all local governments demonstrated their support for the amendments to the Regulations.

Consultations conducted by Wildsight (the co-applicant) included newspaper articles, town hall meetings, interviews with industry organizations, and broad-based mailings. Since 1997, Wildsight has published over 80 articles in local newspapers. Wildsight posted signs near boat launches and erected information kiosks to educate users to the sensitivity of the area and to inform users of the proposed restriction.

Between 2005 and 2007, the co-applicants consulted over 45 different stakeholder groups through town hall meetings and meetings with stakeholder groups and individuals. The general consensus was that a problem existed and that action needed to be taken to mitigate the environmental risks and impacts on the Columbia River Wetlands complex by the wake, noise and pollution created by vessel operation in the area. It was also agreed that safety risks were increasing due to demographic changes in the Columbia Valley. Since 2009, community meetings on the issues have continued as well as ongoing meetings of the CWSP, which occur at regular intervals three times per year. Consultations took place between EC and TCMSS Headquarters, as well as with the TC regional office in the Pacific region, through the Pacific Recreation Boating Advisory Council (RBAC), which also represented the interest of business operators, and stakeholders.

Le processus de consultation publique peut comprendre des annonces dans les journaux locaux, l’affichage de pancartes sur le site indiquant les restrictions proposées envisagées et la distribution de dépliants dans le secteur touché pendant la période estivale lorsque les intervenants sont dans la région. Le tout est généralement suivi d’une réunion de type « assemblée générale » et, dans certains cas, de lettres directes à des intervenants précis. Ces démarches permettent de veiller à ce que les personnes touchées par les modifications du Règlement soient directement consultées par les administrations locales et qu’elles aient l’occasion de fournir des commentaires et de suggérer des changements.

Le Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) est un groupe de gestion composé de plus de 35 groupes d’intervenants, y compris tous les organismes fédéraux et provinciaux qui s’intéressent au réseau des milieux humides du fleuve Columbia, tous les organismes non gouvernementaux locaux qui s’intéressent au fleuve et aux milieux humides, ainsi que des représentants (conseillers, maires, représentants des districts régionaux et exploitants d’entreprises) de chacune des collectivités situées en bordure des milieux humides. Grâce au partenariat établi avec le Ministry of Environment (ministère de l’environnement) de la Colombie-Britannique, le CWSP est devenu l’une des principales tribunes de consultation des intervenants. Grâce à celle-ci, toutes les administrations locales ont exprimé leur appui aux modifications du Règlement.

Les consultations réalisées par l’organisme Wildsight (l’un des requérants) comprenaient des articles dans les journaux, des assemblées générales, des entrevues avec des organismes de l’industrie et des envois postaux à grande échelle. Depuis 1997, Wildsight a publié plus de 80 articles dans les journaux locaux. Il a affiché des pancartes d’information près des rampes de mise à l’eau et installé des comptoirs d’information pour sensibiliser les usagers à la vulnérabilité du secteur et les mettre au courant de la restriction proposée.

De 2005 à 2007, les deux requérants ont consulté plus de 45 groupes d’intervenants différents dans le cadre d’assemblées générales et de réunions avec ces groupes et des particuliers. De façon générale, les participants s’entendaient sur le fait qu’il y avait un problème et qu’il fallait prendre des mesures pour atténuer les risques environnementaux et les répercussions du sillage, du bruit et de la pollution causés par l’utilisation de bâtiments sur le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Les participants ont aussi convenu que les risques pour la sécurité allaient en augmentant compte tenu des changements démographiques observés dans la Columbia Valley. Depuis 2009, on tient des réunions communautaires sur ces questions, et le CWSP continue d’organiser des rencontres permanentes à intervalle régulier (trois fois par année). Des consultations ont eu lieu entre les administrations centrales d’EC et de SSM et auprès du bureau régional de TC dans la région du Pacifique par l’entremise du Conseil

Consultations on the amendments have been generally met without controversy or opposition with the exception of one group. The Columbia Valley Protection Society (CVPS) has expressed their opposition to any restriction on the main channel of the Columbia River and has contacted the Minister of Transport through a number of letters and emails. The CVPS continues to oppose any potential restriction on the main channel of the Columbia River. The CVPS opposed the scientific evidence and countered with their own literature review prepared by Iris Environmental Systems Inc. A small portion of the opposition group is affected by the amendments. Public consultations in 2008 supported a strong regulation, ranging from 72 to 81% in favour. Further polling in July 2009 sponsored by the East Kootenay Conservation Program, of which both EC and the B.C. Ministry of Environment are members, reaffirmed that residents of East Kootenay are strongly in favour of environmental protection activities.

First Nations, local governments, and recreational user groups continue to support this initiative, as evidenced through ongoing community meetings following the original proposed amendment and subsequent discussions at regular CWSP meetings which occur three times per year. A number of residents in the area have indicated that an absolute prohibition of power-driven vessels in the spring and early summer would unreasonably interfere with their access to the river. Typically these users operate low-powered motors up to 15 kW (20 hp).

On the advice of the CWSP in May 2009, the applicants decided to modify their proposal for the main channel of the Columbia River from a seasonal prohibition to a year-round 15 kW (20 hp) limit. This was believed to provide local users with a reasonable compromise, without negatively impacting the environmental goals of the regulatory proposal. Environment Canada agreed.

Consultations were held on July 28 and 29, 2009, by Wildsight and the B.C. Ministry of Environment, with support from regional TC and EC staff in Golden, Briscoe and Invermere. The results of the consultations are approximately split between those in favour and those against. This round of consultations indicated that 59% of those polled were in favour of a restriction, which was attributed to stakeholders being satisfied with the recently agreed

consultatif sur la navigation de plaisance (CCNP) de la région du Pacifique, qui représentait aussi les intérêts des exploitants d'entreprises et des intervenants.

De façon générale, les consultations sur les modifications se sont déroulées sans soulever de controverse ni susciter d'opposition, sauf pour un groupe. La Columbia Valley Protection Society (CVPS) a exprimé son opposition à toute restriction dans le chenal principal du fleuve Columbia et a communiqué avec le ministre des Transports au moyen d'une série de lettres et de courriels. La CVPS continue de s'opposer à toute restriction éventuelle dans le chenal principal du fleuve Columbia. La CVPS s'est opposée aux preuves scientifiques et les a réfutées avec sa propre analyse documentaire préparée par Iris Environmental Systems Inc. Une petite partie du groupe d'opposition est touchée par les modifications. Les séances de consultation publique tenues en 2008 se sont traduites par un appui favorable de l'ordre de 72 à 81 % à l'égard d'une réglementation stricte. En juillet 2009, un autre sondage parrainé par l'East Kootenay Conservation Program, qui compte EC et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique comme membres, a confirmé de nouveau que les résidents de Kootenay-Est appuyaient fortement les activités de protection de l'environnement.

Les Premières Nations, les administrations locales et les groupes de plaisanciers continuent d'appuyer ce projet, comme le démontrent les réunions communautaires permanentes qui ont eu lieu à la suite des premières modifications proposées, et les discussions subséquentes tenues pendant les réunions ordinaires du CWSP qui ont lieu trois fois par année. Un certain nombre de résidents du secteur ont indiqué qu'une interdiction totale de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique au printemps et au début de l'été constituerait une entrave déraisonnable à leur accès au fleuve. De façon générale, ces usagers utilisent des moteurs de faible puissance (au plus 15 kW [20 chevaux-vapeur]).

En mai 2009, sur l'avis du CWSP, les requérants ont décidé de modifier leur proposition concernant le chenal principal du fleuve Columbia pour que l'interdiction saisonnière devienne une limite de 15 kW (20 chevaux-vapeur) tout au long de l'année. Cette solution, croyait-on, serait un compromis raisonnable pour les usagers locaux et n'aurait pas de répercussions néfastes sur les objectifs environnementaux du projet de règlement. Environnement Canada était d'accord.

L'organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique ont tenu des séances de consultation les 28 et 29 juillet 2009 avec l'appui du personnel régional de TC et d'EC à Golden, à Briscoe et à Invermere. Les résultats de ces consultations sont répartis presque équitablement entre les gens appuyant la proposition et ceux s'y opposant. La série de consultations a permis de déterminer que

upon wetland restriction prohibiting power-driven vessels and the towing restriction on the main channel of the Columbia River.

Local levels of government, First Nations and a number of national and international non-governmental organizations are still supportive. In April 2012, TC received a letter from the Regional District of East Kootenay (RDEK) that their Board had passed Resolution 42987 in support of a year-round prohibition on vessels over 15 kW (20 hp) on the main channel of the Columbia River. There is strong support from the Aboriginal community and an existing exception was made for trappers holding a provincial licence who require access to the wetlands year round and to the main channel. These persons operate small boats with small motors and are fully aware of wildlife issues in the area. Currently, an exception exists for persons engaged in subsistence hunting and trapping. Further background information on Aboriginal consultations can be found in Vol. 143, No. 17 of the *Canada Gazette*, Part II, dated August 19, 2009.

In addition, EC, the B.C. Ministry of Environment and Wildsight remain committed to the importance of the restriction and are further supported by local communities, enforcement agencies and local governments.

The problem area has been assessed and the type of restriction matched to the circumstances of the case. The CWSP continues to keep the amendments at the forefront of discussions at their regular meetings.

The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* were published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 2, 2016, followed by a 30-day comment period. During this time, TC received a total of 1 710 comments. An individual response was provided to each stakeholder. Due to the overwhelming number of incoming comments, correspondence was separated into three categories: those in support, those in opposition, and "other."

Of the 1 710 comments, 1 452 (85%) were in full support of the proposed amendments. Many of the incoming comments suggested a preference for a further reduced hp restriction or the possibility of a speed restriction. Some also suggested that a full ban on motorized traffic on the Columbia River would be preferable. However, these stakeholders agree that a 15 kW (20 hp) restriction is an agreeable compromise. Comments in support were

59 % des personnes sondées appuyaient la restriction, ce résultat étant attribuable au fait que les intervenants étaient satisfaits de l'interdiction récemment approuvée interdisant les bâtiments à propulsion mécanique dans les milieux humides ainsi que la restriction de tirer des personnes dans le chenal principal du fleuve Columbia.

Les administrations locales, les Premières Nations et un certain nombre d'organismes non gouvernementaux nationaux et internationaux appuient toujours la proposition. En avril 2012, TC a reçu une lettre du Regional District of East Kootenay (district régional de Kootenay-Est [DRKE]) indiquant que le conseil du district avait adopté la résolution 42987 appuyant l'interdiction à l'année d'utiliser des bâtiments de plus de 15 kW (20 chevaux-vapeur) dans le chenal principal du fleuve Columbia. La communauté autochtone appuie fortement cette proposition, qui comprend une exemption existante pour les trappeurs titulaires d'un permis provincial qui doivent avoir accès aux milieux humides à l'année et au chenal principal. Ces personnes utilisent de petites embarcations dotées de moteurs peu puissants et sont tout à fait conscientes des enjeux relatifs à la faune dans ce secteur. À l'heure actuelle, le Règlement prévoit une exemption pour les personnes s'adonnant à la chasse et à la trappe de subsistance. Pour obtenir le contexte détaillé des consultations auprès des Autochtones, consulter la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, datée du 19 août 2009.

De plus, EC, le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et l'organisme Wildsight continuent de croire à l'importance de la restriction et ont l'appui des collectivités locales, des organismes d'application de la loi et des administrations locales.

Le secteur posant problème a fait l'objet d'une évaluation, et le type de restriction a été adapté aux circonstances. Le CWSP conserve les modifications au premier plan des discussions pendant les rencontres ordinaires.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 avril 2016, et a été suivi d'une période de 30 jours de commentaires. Durant cette période, TC a reçu 1 710 commentaires au total. Une réponse individuelle a été fournie à chaque intervenant. En raison du nombre considérable de commentaires reçus, la correspondance a été répartie en trois catégories : favorables, en opposition, et « autres ».

Sur les 1 710 commentaires, 1 452 (85 %) indiquaient un appui total aux modifications proposées. Un grand nombre des commentaires reçus laissaient entendre une préférence pour une diminution accrue de la puissance des moteurs ou la possibilité d'une restriction de vitesse. Certains suggéraient en outre qu'une interdiction totale de la circulation de bâtiments motorisés sur le fleuve Columbia serait préférable. Les intervenants

received from individuals all across Canada, the United States and from many other countries across the world.

A total of 207 (12%) were opposed to the proposed amendments. It was evident from the comments received in this category that there was a modicum of misinformation regarding the proposed amendments in that stakeholders were under the impression that the 15 kW (20 hp) restriction was applicable to the waters of Lake Windermere as well as Columbia Lake. This is not the case. Lake Windermere and Columbia Lake are not included in the area of the restriction. The response from TC to stakeholders included clarification on this issue. The remaining comments suggested that further restrictions were unnecessary since there is very little powered traffic on the Columbia River.

A total of 51 (3%) comments were counted in the “other” category. Comments in this category included those which did not specifically state their support or opposition to the proposed amendments, including those seeking further information, asking questions, sending pictures or additional information and those confirming receipt of TC’s response.

Rationale

The new vessel restriction being introduced in the amendments to the Regulations will result in minimal costs to industry, recreational users, and governments. Government costs are related to the enforcement and implementation of the restrictions, including the posting of signage. Once the local authority has erected information signage, no additional resources are required except for the maintenance of signs and enforcement measures.

The intent of this restriction is to enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by prohibiting vessels propelled by a motor with an engine power greater than 15 kW (20 hp) from using the main channel of the Columbia River and its tributaries, thus reducing the conflicts between waterway users that cause unnecessary safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety. The restriction will also minimize threats to the ecosystem of the main channel and tributaries of the Columbia River in southeastern British Columbia, caused by the operation of power-driven vessels. In addition, it will help protect the unique Columbia Wetlands complex, which is considered of international importance.

ont néanmoins convenu qu’une restriction à 15 kW (20 chevaux-vapeur) représente un compromis acceptable. Les commentaires favorables provenaient de gens de l’ensemble du Canada, des États-Unis et de nombreux autres pays.

Au total, 207 intervenants (12 % des commentaires) étaient contre les modifications proposées. Les commentaires appartenant à cette catégorie mettaient en évidence un léger degré de désinformation au sujet des modifications proposées dans la mesure où les intervenants avaient l’impression que la restriction à 15 kW (20 chevaux-vapeur) s’appliquait tant aux voies navigables du lac Windermere qu’à celles du lac Columbia. Tel n’est pas le cas, car le lac Windermere et le lac Columbia ne font pas partie du secteur de restriction. La réponse de TC aux intervenants comprenait un éclaircissement de ce point. Les commentaires restants laissaient entendre que des restrictions supplémentaires étaient inutiles, étant donné la faible circulation de bâtiments motorisés sur le fleuve Columbia.

Un nombre total de 51 commentaires (3 %) ont été classés dans la catégorie « autres ». Les commentaires de cette catégorie regroupaient les intervenants qui n’indiquaient pas explicitement leur appui ou leur opposition aux modifications proposées, notamment ceux qui réclamaient de l’information complémentaire, qui posaient des questions, qui envoyaient des images ou d’autres renseignements et ceux qui accusaient réception de la réponse de TC.

Justification

La nouvelle restriction à l’égard des bâtiments figurant dans les modifications du Règlement n’entraînera que des coûts minimes pour l’industrie, les plaisanciers et les gouvernements. Les coûts pour les gouvernements sont liés à l’application de la loi et à la mise en œuvre des restrictions, y compris à la pose de pancartes. Lorsque les administrations locales auront installé les pancartes d’information, elles n’auront besoin d’aucune ressource supplémentaire, sauf pour l’entretien des pancartes et le respect des mesures d’application de la loi.

Cette restriction a pour objectif de renforcer la sécurité nautique, tant dans le cas de la navigation de plaisance que de la navigation commerciale, en interdisant aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) de circuler dans le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires. Elle réduit ainsi les conflits entre les usagers de la voie navigable qui entraînent des risques superflus pour la sécurité. On s’attend à ce que cette restriction ait un effet positif sur la sécurité publique. La restriction diminuera aussi les menaces pour l’écosystème du chenal principal et des tributaires du fleuve Columbia dans le sud-est de la Colombie-Britannique causées par l’utilisation de bâtiments à propulsion mécanique. De plus, la restriction permettra de protéger le réseau unique de milieux

Failure to regulate boating on the main channel and tributaries of the Columbia River will likely result in the degradation of habitat, will likely have an impact on communities of nesting waterfowl and other impacts on wetlands species, and will possibly result in the degradation of levees that contribute to the integrity and protection of the Columbia Wetland complex's environment. This information was identified in the Conservation Rationale prepared by the Canadian Wildlife Service and EC in July 2007, and is available upon request. The amendments will protect the shorelines of the main channel from erosion and provide a safer environment for Canadians. The engine limit (15 kW or 20 hp restriction) will reduce the severity of interactions between power-driven vessels, non-power driven vessels and other users of the waterway, and will provide more time for vessel operators to avoid incidents. Failure to regulate could result in continued boating behaviour that, in the context of the identified section of the Columbia River, has been deemed both unsafe and harmful to the environment.

Protecting the shoreline by reducing erosion (a collateral benefit of reduced engine power limits) may also contribute to the protection of the riparian environment.

The Columbia Wetlands complex is one of only three wetlands in British Columbia to be listed as a Wetland of International Importance under the Ramsar Convention, to which Canada is a party. By ratifying the Ramsar Convention, Canada has agreed to formulate and implement plans for the conservation of the listed wetlands. The *Federal Policy on Wetland Conservation*, which is in part a response to Canada's ratification of the Ramsar Convention, clearly commits federal departments to a precautionary approach when considering actions that could affect Canada's remaining wetlands. The stated objective of the *Federal Policy on Wetland Conservation* is to "promote the conservation of Canada's wetlands, and to sustain their ecological and socio-economic functions, now and in the future."

The Columbia Wetlands complex is a vital habitat for migratory waterfowl travelling the Rocky Mountain leg of the Pacific Flyway, for nesting waterfowl and for water birds. Also found in the Columbia Wetlands complex are a number of species listed as species of special concern under the *Species at Risk Act*, including the Lewis's Woodpecker, the Long-billed Curlew, the Peregrine Falcon, the Short-eared Owl, and the Painted Turtle. In addition,

humides du fleuve Columbia, considéré comme étant d'importance internationale.

La non-réglementation de la navigation dans le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia risque d'entraîner la dégradation des habitats et d'avoir des répercussions sur les communautés de sauvagines en nidification et d'autres répercussions sur les espèces vivant dans les milieux humides, voire la dégradation des digues contribuant à l'intégrité et à la protection de l'environnement du réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Ces renseignements ont été recueillis dans le cadre de la justification raisonnée préparée par le Service canadien de la faune et EC en juillet 2007, et il est possible de les consulter sur demande. Les modifications protégeront les rives du chenal principal contre l'érosion et assureront un environnement sécuritaire aux Canadiens. La limite relative aux moteurs (restriction de 15 kW ou de 20 chevaux-vapeur) diminuera la gravité des interactions entre les bâtiments à propulsion mécanique, les bâtiments sans propulsion et les autres usagers de la voie navigable et donnera plus de temps aux utilisateurs de bâtiments d'éviter les incidents. Si la situation n'est pas réglementée, les usagers risquent de continuer d'avoir un comportement en matière de navigation qui, dans le secteur désigné du fleuve Columbia, a été défini comme étant non sécuritaire et néfaste pour l'environnement.

La protection des rives grâce à la diminution de l'érosion (un avantage accessoire de la réduction de la puissance maximale des moteurs) peut aussi contribuer à protéger l'habitat riverain.

Le complexe humide du fleuve Columbia est l'un des trois seuls milieux humides de la Colombie-Britannique à figurer sur la Liste des zones humides d'importance internationale en vertu de la Convention de Ramsar, à laquelle le Canada est partie. En ratifiant la Convention de Ramsar, le Canada a accepté de formuler et de mettre en œuvre des plans pour la conservation des milieux humides inscrits sur la Liste. La *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, l'une des mesures prises par le Canada à la suite de sa ratification de la Convention de Ramsar, engage clairement les ministères fédéraux à adopter une approche prudente lorsqu'ils étudient les projets susceptibles d'avoir des répercussions sur les milieux humides du Canada. L'objectif énoncé de cette politique est de « favoriser la conservation des terres humides du Canada en vue du maintien de leurs fonctions écologiques et socio-économiques, pour le présent et l'avenir ».

Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia constitue un habitat vital pour les sauvagines migratrices qui empruntent le chemin des Rocheuses sur la voie migratoire du Pacifique ainsi que pour les sauvagines en nidification et les oiseaux aquatiques. On trouve aussi dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia un certain nombre d'espèces inscrites à la rubrique des espèces préoccupantes de la *Loi sur les espèces en péril*,

two endangered species, the Northern Leopard Frog and the White Sturgeon, are apparently extirpated from the upper Columbia River.

With a colony of more than 300 pairs, the Columbia Wetlands complex is home to the second largest concentration of Great Blue Herons in western Canada, and accounts for nearly 50% of all known, active heron nests in the Kootenay region of British Columbia. This subspecies has been identified by the B.C. Conservation Data Centre as “Blue” listed (meaning it is deemed to be at risk provincially) and is considered to be a conservation concern, particularly because these populations have very low reproductive success. Herons have been found to be sensitive to boating activities, and even low rates of nest abandonment in response to approaching boats could have detrimental effects on the overall breeding success of Great Blue Herons in the east Kootenay region.

More than 15 000 waterfowl have been counted in a single day in autumn and more than 1 000 Tundra Swans have been counted in the spring. Other birds sharing the wetlands include rare Trumpeter Swans, loons, grebes, gulls, terns, rails, bitterns, hawks, Bald Eagles, Ospreys and over 100 species of song birds. Elk, White-Tailed Deer, and Moose also depend on these wetlands for winter survival.

Due to its proximity to a major metropolitan centre, the area is under intense developmental pressure. The Columbia River and its associated wetlands, tributaries, and lakes are approximately a three-hour drive from Calgary, a city of more than one million people. In 2004, over 450 people per day were engaged in river rafting activities on the Kicking Horse River, adjacent to the Columbia River, near Golden, British Columbia, representing a significant increase over the previous few years.

A 2005 survey found that 47.9% of recreational users of Windermere Lake resided in Calgary and only 33.0% were from Invermere. Population statistics for the three incorporated municipalities in the area, Golden, Invermere and Radium Hot Springs, indicate 5%, 9% and 30% population growth, respectively, between 2000 and 2005. Although the overall numbers are modest, there is a steady upward trend in population growth, mainly due to recreational opportunities.

notamment le Pic de Lewis, le Courlis à long bec, le Faucon pèlerin, le Hibou des marais et la tortue peinte. De plus, deux espèces en voie de disparition, à savoir la grenouille léopard et l'esturgeon blanc, auraient disparu du bassin supérieur du fleuve Columbia.

Avec une colonie de plus de 300 couples, le réseau des milieux humides du fleuve Columbia abrite la deuxième plus grande concentration de Grands Hérons dans l'Ouest du Canada, qui représente près de 50 % de tous les nids de hérons actifs et connus dans la région de Kootenay, en Colombie-Britannique. Le Conservation Data Centre de la Colombie-Britannique a inscrit cette sous-espèce sur sa liste bleue (ce qui signifie qu'elle est considérée comme étant en péril dans la province), et le Grand Héron est considéré comme étant une préoccupation en matière de conservation, surtout parce que son taux de reproduction est très bas. On a découvert que les hérons étaient sensibles aux activités nautiques, et que même les faibles taux d'abandons de nids en réaction aux embarcations qui s'approchent pourraient avoir des effets néfastes sur le succès général du processus d'accouplement des Grands Hérons dans l'Est de Kootenay.

Plus de 15 000 sauvagines ont été dénombrées en une seule journée à l'automne et plus de 1 000 Cygnes siffleurs ont été dénombrés au printemps. On compte parmi les autres oiseaux qui se partagent les milieux humides les rares Cygnes trompettes, les huards, les grèbes, les goélands, les sternes, les râles, les butors, les éperviers, les Pygargues à tête blanche, les Balbuzards pêcheurs et plus de 100 espèces d'oiseaux chanteurs. Ces milieux humides sont aussi essentiels à la survie des wapitis, des cerfs de Virginie et des orignaux en hiver.

Comme il se trouve à proximité d'un grand centre métropolitain, le secteur est soumis à d'intenses pressions d'aménagement. Le fleuve Columbia et les milieux humides, les tributaires et les lacs qui y sont rattachés sont situés à environ trois heures de route de Calgary, soit une ville comptant plus d'un million d'habitants. En 2004, plus de 450 personnes par jour s'adonnaient à la descente en radeau pneumatique de la rivière Kicking Horse, adjacente au fleuve Columbia, près de Golden, en Colombie-Britannique, ce qui représente une augmentation importante par rapport aux quelques années précédentes.

Un sondage mené en 2005 a permis de déterminer que 47,9 % des plaisanciers du lac Windermere habitaient à Calgary, et que seulement 33,0 % étaient d'Invermere. Les statistiques démographiques concernant les trois municipalités de la région constituées en corporation, à savoir Golden, Invermere et Radium Hot Springs, indiquent une croissance de la population de 5, 9 et 30 %, respectivement, entre 2000 et 2005. Même si, dans l'ensemble, ces chiffres sont peu élevés, ils font quand même ressortir une croissance régulière de la population, attribuable avant tout aux possibilités de loisirs.

The restriction will increase the safety of Canadians. It will protect non-powered vessels, recreational boaters, and plant communities. Further, it will dramatically reduce harmful interference with the life processes of wildlife and will specifically protect the nesting and rearing sites of up to 95% of the nesting waterfowl in the Columbia Wetlands complex. Scientific literature indicates that the restriction will also reduce the likelihood of the introduction of invasive species.

The threats to this ecosystem posed by power-driven vessels with an engine power greater than 15 kW (20 hp) are significant. The scientific literature shows that the operation of high-powered power-driven vessels in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity. Although non-powered vessels such as canoes and kayaks could potentially impact wildlife, the impact is negligible compared to those impacts of high-powered motorized vessels. The negative effects of power-driven vessels, with an engine power of 15 kW (20 hp) or greater, on birds and other wildlife are realized through disturbances (e.g. noise, wake and pollution) and direct impacts (e.g. nest flooding and brood separation). Other ecosystem risks relate to the disturbance of fish habitat during spawning periods, localized hydrocarbon pollution, an increased risk of the introduction of invasive species and an increased risk of levee failure due to vessel wakes.

The wetlands are protected from the main channel of the Columbia River by natural levees. However, during the critical period between March 1 and July 15, high water levels may cause the river to overtop the levees, creating a single extensive wetland system. In addition, during high water events the levee complex is especially vulnerable to mechanical failure.

The restriction on the main channel and tributaries of the Columbia River will protect the levees from mechanical failure during their most sensitive periods and will also provide protection to the spawning and rearing habitats of fish in the main channel and to bird species that move into the main channel from the wetland areas during high water events.

It is also expected that this restriction will contribute to the establishment of stable eco-tourism opportunities in the area; thus, it will be of financial and social benefit to local communities. The current eco-tourism excursions are primarily float trips down the main channel using small electric motors (to a maximum of 15 kW or 20 hp) to

La restriction renforcera la sécurité des Canadiens. Elle protégera les bâtiments non propulsés, les plaisanciers et les communautés de plantes. De plus, elle diminuera considérablement les perturbations néfastes des processus vitaux de la faune et protégera plus particulièrement les sites de nidification et d'élevage des couvées dans le cas d'au plus 95 % des sauvagines en nidification dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Selon les ouvrages scientifiques, la restriction réduira aussi les risques d'introduction d'espèces envahissantes.

Les menaces que présentent les bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) pour cet écosystème sont importantes. Des ouvrages scientifiques démontrent que l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique de forte puissance dans les milieux humides peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique. Même si les bâtiments non propulsés comme les canots et les kayaks pourraient avoir des répercussions potentielles sur la faune, celles-ci sont négligeables comparativement aux répercussions des bâtiments motorisés de forte puissance. Les effets négatifs des bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance de 15 kW (20 chevaux-vapeur) et plus sur les oiseaux et les autres espèces fauniques sont causés par des perturbations (par exemple bruit, sillage et pollution) et des répercussions directes (par exemple inondation des nids et séparation de la nichée). Les autres risques pour l'écosystème se rapportent à la perturbation de l'habitat du poisson pendant les périodes de frai, la pollution par les hydrocarbures localisée et le risque accru d'introduction d'espèces envahissantes et de rupture des digues en raison du sillage des bâtiments.

Les milieux humides sont protégés du chenal principal du fleuve Columbia par des digues naturelles. Toutefois, pendant la période critique du 1^{er} mars au 15 juillet, le niveau élevé de l'eau peut faire en sorte que l'eau du fleuve passe par-dessus les digues, créant un seul et vaste réseau de milieux humides. De plus, pendant les périodes où le niveau de l'eau est élevé, le complexe de digues est particulièrement vulnérable aux défaillances mécaniques.

La restriction pour le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia protégera les digues contre les défaillances mécaniques au cours des périodes où elles sont les plus vulnérables et assurera la protection des habitats de frai et de grossissement du poisson du chenal principal, ainsi que des espèces d'oiseaux qui quittent les milieux humides pour venir se réfugier dans le chenal principal lorsque le niveau de l'eau est trop élevé.

On s'attend aussi à ce que cette restriction contribue à l'établissement de possibilités continues d'écotourisme et qu'elle entraîne, par conséquent, des avantages financiers et sociaux pour les collectivités locales. À l'heure actuelle, les excursions écotouristiques offertes consistent principalement en des descentes du chenal principal à bord

manoeuvre safely in the water current. The Columbia Wetlands complex is accessible from various locations and is highly visible, and it provides numerous recreational opportunities such as kayaking, canoeing, and bird watching. Eco-tourism is an important industry in the area and supports approximately 10 businesses. Consultation with the industry has shown that the restriction will have no negative impact on current commercial operations.

Rod and gun clubs have historically operated in the Columbia Wetlands complex, but these groups are generally supportive of the restriction and have stated that it will have very limited or no impact on current hunting and fishing practices.

Within the identified section of the main channel of the Columbia River, there is neither infrastructure nor are there services, such as public boat launches, marinas, or fuel docks, to support recreational boating. There is no known commercial fishing interest in the area of the restriction; therefore, there will be no impact in this regard.

Costs to consumers will be negligible, as most users of the waterway currently use non-powered vessels and wish to continue to do so. Operators of power-driven vessels with motors greater than 15 kW (20 hp) will be affected, but will continue to be able to experience the river system if they adhere to the restriction and operate a vessel with a motor of 15 kW (20 hp) or less. An exception already present in the Regulations is provided for persons who cannot access their waterfront property by road.

There will be ongoing costs related to the erection of signage and to enforcement-related activities. The B.C. Ministry of Environment and the Province of British Columbia have committed to being accountable for these costs.

The amendments will have significant positive environmental and safety impacts, which will far outweigh the minimal impacts to the local and business community. Community meetings on the issue have continued to be held, as have ongoing meetings of the CWSP.

Implementation, enforcement and service standards

The CSA 2001 provides for a maximum fine upon summary conviction of \$100,000 or one year in prison, or both,

d'embarcations à flotteurs dotées de moteurs électriques de faible puissance (jusqu'à 15 kW ou 20 chevaux-vapeur) pour que les conducteurs d'embarcations puissent manoeuvrer en toute sécurité dans le courant. Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia est accessible à partir de différents endroits, est très visible et offre de nombreuses possibilités de loisirs telles que le kayak, le canotage et l'observation d'oiseaux. L'écotourisme est une industrie importante dans ce secteur et assure les revenus d'environ 10 entreprises. Des consultations avec l'industrie ont permis de déterminer que la restriction n'aura aucun effet négatif sur les activités commerciales actuelles.

Depuis toujours, on exploite des clubs de chasse et de pêche dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia, mais ces groupes sont généralement favorables à la restriction et ont indiqué que celle-ci n'aura aucun effet ou aura peu d'effets sur les pratiques de chasse et de pêche actuelles.

Dans le secteur désigné du chenal principal du fleuve Columbia, il n'y a ni infrastructure ni service permettant la navigation de plaisance, que ce soit des rampes publiques de mise à l'eau, des marinas ou des quais de ravitaillement. Il n'existe aucune entreprise intéressée à la pêche commerciale dans le secteur visé par la restriction, et il n'y aura donc aucun effet à cet égard.

Les coûts que les consommateurs devront assumer seront négligeables, puisque la plupart des usagers de la voie navigable utilisent des bâtiments non motorisés et souhaitent continuer de le faire. Les utilisateurs de bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) seront touchés, mais ils pourront continuer de profiter du réseau fluvial s'ils respectent la restriction et utilisent un bâtiment doté d'un moteur de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins. Une exception, déjà énoncée dans le Règlement, est prévue pour les personnes qui ne peuvent accéder à leur propriété riveraine par la route.

Des coûts permanents sont à prévoir en ce qui concerne l'installation des pancartes et les activités d'application de la loi. Le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et la province de la Colombie-Britannique se sont engagés à assumer la responsabilité de ces coûts.

Les modifications auront des répercussions positives importantes sur l'environnement et la sécurité, qui seront de loin supérieures à l'incidence minimale sur la collectivité locale et la collectivité des gens d'affaires. Des réunions communautaires sur cette question continuent d'avoir lieu, et le CWSP poursuit ses rencontres permanentes.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LMMC de 2001 prévoit une amende maximale de 100 000 \$ à la suite d'une déclaration de culpabilité par

for violations of regulations made under Part 5 of the Act, which includes these Regulations. Enforcement is conducted by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations made under the CSA 2001. The Regulations specify the classes of persons who are entitled to enforce the Regulations, classes that include the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and provincial and municipal police forces, and other classes such as special constables, conservation officers, wildlife officers, and marine safety inspectors.

The Province of British Columbia has formally guaranteed to enforce the restriction in the amendments to the Regulations. Enforcement will be handled by the B.C. Conservation Officer Service and the B.C. park rangers, and the Province will also maintain the required signage. No increase in the cost of enforcement to the federal government is expected. Local enforcement agencies normally conduct enforcement measures incidental to their other duties; therefore, no significant increase of enforcement costs to local governments is anticipated.

As matters pertaining to navigation, both recreational and commercial, fall under the jurisdiction of the federal government, the amendments to the Regulations are used as a mechanism whereby local authorities can respond to local safety situations and threats to the environment or the public interest by partnering with the federal government to enact regulations under the CSA 2001. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership among federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC staff provides regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

procédure sommaire, ou une peine d'emprisonnement d'un an, ou les deux, pour les infractions aux règlements pris en vertu de la partie 5 de la Loi, notamment le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application se fait par déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par verbalisation en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants prescrits des amendes pour les infractions aux règlements pris en vertu de la LMMC de 2001. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* indique les groupes de personnes autorisées à faire respecter les dispositions qu'il contient. La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les services de police provinciaux et municipaux et d'autres personnes telles que les agents de police spéciaux, les agents de conservation, les agents de protection de la faune et les inspecteurs de la sécurité maritime figurent parmi ces groupes.

La province de la Colombie-Britannique a officiellement garanti l'application de la restriction figurant dans les modifications du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application du Règlement sera assurée par le Conservation Officer Service (service des agents de conservation) de la Colombie-Britannique et les gardes de parc de la Colombie-Britannique. La province assurera aussi l'entretien des pancartes nécessaires. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application de la loi pour le gouvernement fédéral. En règle générale, les organismes locaux d'application de la loi font appliquer les mesures d'application de la loi liées à leurs autres tâches. Par conséquent, on ne prévoit pas de hausse importante des coûts d'application de la loi pour les administrations locales.

Étant donné que les questions relatives à la navigation de plaisance et à la navigation commerciale sont de compétence fédérale, les modifications du Règlement constituent un mécanisme auquel les administrations locales peuvent avoir recours pour intervenir en cas de problèmes de sécurité locaux et de menaces pour l'environnement ou l'intérêt public, en s'associant avec le gouvernement fédéral pour édicter des règlements en vertu de la LMMC de 2001. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement en est une axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, le personnel de TC offre des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes locaux d'application de la loi à s'acquitter de leurs fonctions.

Contact

Michele Rae
Project Manager
Legislative, Regulatory and International Affairs (AMXS)
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3008
Fax: 613-991-5670
Email: michele.rae@tc.gc.ca

Personne-ressource

Michele Rae
Gestionnaire de projet
Affaires législatives, réglementaires et internationales
(AMXS)
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3008
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : michele.rae@tc.gc.ca

Registration
SOR/2016-269 October 7, 2016

NAVIGATION PROTECTION ACT

Regulations Amending the Schedule to the Navigation Protection Act

P.C. 2016-865 October 7, 2016

Whereas, pursuant to subsection 29(2)^a of the *Navigation Protection Act*^b, the Governor in Council is satisfied that the addition to the schedule to that Act of the references to navigable waters set out in the annexed Regulations is in the regional economic interest or is in the public interest;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 29(2)^a of the *Navigation Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Schedule to the Navigation Protection Act*.

Regulations Amending the Schedule to the Navigation Protection Act

Amendment

1 Part 2 of the schedule to the *Navigation Protection Act*¹ is amended by adding the following in numerical order:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name	Approximate Downstream Point	Approximate Upstream Point	Description
63	Nass River	54°59'06.45" N, 129°43'06.85" W	56°09'52.19" N, 129°01'41.06" W	From the confluence with the Bell-Irving River to the Pacific Ocean
64	Nottawasaga River	44°32'18.94" N, 80°00'28.24" W	44°08'17.76" N, 79°48'38.38" W	From 13th Line Bridge to Lake Huron

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Nom	Point en aval approximatif	Point en amont approximatif	Description
63	Rivière Nass	54°59'06,45" N., 129°43'06,85" O.	56°09'52,19" N., 129°01'41,06" O.	Au confluent de la rivière Nass et de la rivière Bell-Irving jusqu'à l'océan Pacifique
64	Rivière Nottawasaga	44°32'18,94" N., 80°00'28,24" O.	44°08'17,76" N., 79°48'38,38" O.	Du pont de la 13e ligne jusqu'au lac Huron

Enregistrement
DORS/2016-269 Le 7 octobre 2016

LOI SUR LA PROTECTION DE LA NAVIGATION

Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation

C.P. 2016-865 Le 7 octobre 2016

Attendu que le gouverneur en conseil, conformément au paragraphe 29(2)^a de la *Loi sur la protection de la navigation*^b, est convaincu que l'ajout à l'annexe de cette loi des eaux navigables prévues par le Règlement ci-après est dans l'intérêt économique régional ou dans l'intérêt public,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 29(2)^a de la *Loi sur la protection de la navigation*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation*, ci-après.

Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation

Modification

1 La partie 2 de l'annexe de la *Loi sur la protection de la navigation*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

^a S.C. 2012, c. 31, s. 321

^b R.S., c. N-22; S.C. 2012, c. 31, s. 316

¹ R.S., c. N-22; S.C. 2012, c. 31, s. 316

^a L.C. 2012, ch. 31, art. 321

^b L.R., ch. N-22; L.C. 2012, ch. 31, art. 316

¹ L.R., ch. N-22; L.C. 2012, ch. 31, art. 316

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

Since the *Navigation Protection Act* (NPA) came into force, Transport Canada (TC) has received four requests from seven municipalities and local authorities in Ontario to add the Nottawasaga River, in Ontario (Simcoe County and Dufferin County), to the schedule of the NPA. The local authorities have raised concerns that this busy recreational waterway needs to be under the NPA in order to protect motorized and non-motorized recreational navigation.

In addition, the Nisga'a Lisims government (the Nisga'a government) has requested that the Nass River, in British Columbia, be added to the schedule of the NPA. The Nisga'a government has identified the Nass River as its people's most vital transportation corridor and has indicated that any interference to navigation on the waterway would be severely detrimental to its citizens.

Background

The public right of navigation — the right to free and unobstructed passage over navigable waters — has long been recognized in law and can only be modified or extinguished by an authorizing statute. The *Navigable Waters Protection Act* (NWPA) was one of Canada's oldest pieces of legislation, dating back to 1882. The purpose of the NWPA was to authorize interferences with the public right of navigation, such as the construction of bridges, breakwaters and dams, and to ensure obstructions to navigation were marked or removed for navigation safety. The intent was to allow economic development while preserving safe navigation.

On April 1, 2014, amendments to the NWPA came into force and the Act was renamed the *Navigation Protection Act*. Like the NWPA, the NPA continues to regulate works (e.g. bridges, dams) and obstructions that risk interfering with navigation. The principle change is that the NPA is now focused on Canada's busiest commercial and recreation-related waterways (the navigable waters listed in the schedule), whereas the NWPA applied to all navigable waterways in Canada. The list of navigable waters in the schedule includes the 162 busiest waterways in Canada (97 rivers, 3 oceans and 62 lakes). These busy

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection de la navigation* (LPN), Transports Canada a reçu quatre demandes provenant de sept municipalités et administrations locales de l'Ontario visant l'ajout de la rivière Nottawasaga, en Ontario (comté de Simcoe et comté de Dufferin) à l'annexe de la LPN. Les administrations locales sont d'avis que ce plan d'eau à usage récréatif doit figurer à l'annexe de la LPN afin de protéger la navigation récréative motorisée et non motorisée.

De plus, le gouvernement Nisga'a Lisims (le gouvernement Nisga'a) a demandé que la rivière Nass, en Colombie-Britannique, figure dans l'annexe de la LPN. Les représentants du gouvernement Nisga'a ont désigné la rivière Nass comme le plus important corridor de transport de leur peuple et croient que toute interférence dans la navigation sur le plan d'eau serait néfaste pour les membres de leur communauté.

Contexte

Le droit du public à la navigation — le droit à un passage libre et sans obstacle dans les eaux navigables — est reconnu depuis longtemps dans la loi et ne peut être modifié ou éliminé qu'en vertu d'une loi habilitante. La *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN), entrée en vigueur en 1882, était l'une des plus vieilles lois canadiennes. Cette loi autorisait certains obstacles à la navigation, comme la construction de ponts, de brise-lames et de barrages, et visait à s'assurer que ces obstacles étaient marqués ou retirés à des fins de sécurité de la navigation afin de préserver cette dernière, tout en favorisant la croissance économique.

Le 1^{er} avril 2014, des modifications à la LPEN sont entrées en vigueur et la *Loi sur la protection des eaux navigables* a été renommée *Loi sur la protection de la navigation* (LPN). Tout comme la LPEN, la LPN vise à réglementer les ouvrages (par exemple les ponts, les barrages, etc.) et les obstacles risquant d'entraver la navigation. Le principal changement est que la LPN est axée sur les voies navigables canadiennes commerciales et de plaisance les plus fréquentées (la liste des voies navigables répertoriées), tandis que la LPEN s'appliquait à toutes les voies navigables du pays. Sur la liste des voies navigables

navigable waters support commercial or recreation-related navigation, are accessible by ports and marinas and are often close to heavily populated areas.

Waterways can be added or removed from the schedule through regulation. Subsection 29(2) of the NPA provides that the Governor in Council may, by regulation, amend the schedule by adding to it a reference to a navigable water if the Governor in Council is satisfied that the addition

- a) is in the national or regional economic interest;
- b) is in the public interest; or
- c) was requested by a local authority.

The amendments made to the NWPA are expected to be reviewed by a parliamentary committee in the fall of 2016. Proponents for the addition of the Nass and Nottawasaga rivers have strongly advocated for a quick resolution to the issue rather than waiting for the results of this review.

Objectives

The Regulations add the Nottawasaga River and the Nass River to the NPA schedule.

Description

The Regulations add the Nottawasaga River, in Ontario, and the Nass River, in British Columbia, to the NPA's list of navigable waters, along with their coordinates and a short description of their geographic location.

“One-for-One” Rule

The change to the NPA schedule does not create an administrative burden cost; therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

The small business lens does not apply, as these amendments do not impose costs on small businesses.

Consultation

Transport Canada has published information on its Web site regarding the addition of waterways to the schedule. TC also held various information sessions and engaged the provinces, municipalities and stakeholders, including the Canadian Dam Association, the Aquaculture Association of Canada, and the Transportation Association of Canada. In addition, further outreach was conducted with the Canadian Marine Advisory Council, which included

répertoriées figurent les 162 voies navigables les plus fréquentées au Canada (97 rivières, 3 océans et 62 lacs). Ces voies soutiennent la navigation commerciale ou de plaisance, sont accessibles par les ports et les marinas et sont souvent situées près de zones densément peuplées.

Des voies navigables peuvent être ajoutées à la liste ou en être retirées par voie de règlement. Le paragraphe 29(2) de la LPN prévoit que le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe pour y ajouter des eaux navigables s'il est convaincu, selon le cas, que cet ajout :

- a) est dans l'intérêt économique national ou régional;
- b) est dans l'intérêt public;
- c) a été demandé par une autorité locale.

Les modifications apportées à la LPEN devraient être examinées par un comité parlementaire à l'automne 2016. Les intervenants en faveur de l'ajout des rivières Nass et Nottawasaga ont insisté pour que l'on règle cette question rapidement, sans attendre les résultats de cet examen.

Objectifs

La réglementation ajoute les rivières Nottawasaga et Nass à l'annexe de la LPN.

Description

Le Règlement ajoute la rivière Nottawasaga, en Ontario, et la rivière Nass, en Colombie-Britannique, à la liste des voies navigables répertoriées de la *Loi sur la protection de la navigation*, ainsi que leurs coordonnées et une brève description de leur emplacement géographique.

Règle du « un pour un »

La modification à la liste des voies navigables répertoriées de la LPN ne constitue pas un fardeau administratif. Par conséquent, la règle ne s'applique pas.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car les modifications n'imposent aucun coût aux petites entreprises.

Consultation

Transports Canada a publié de l'information sur son site Web en ce qui a trait à l'ajout de voies navigables à l'annexe. Le ministère a également tenu diverses séances d'information et a mobilisé les provinces, les municipalités et les intervenants, notamment l'Association canadienne des barrages, l'Association aquacole et l'Association des transports du Canada. De plus, d'autres démarches de sensibilisation ont été entreprises auprès du Conseil consultatif

representation from various boating associations and recreational waterway users.

Between February and May 2014, seven municipalities (Essa, Clearview, Melanethon, Mono, Oro-Medonte, Springwater and Wasaga Beach) as well as Simcoe County and the Nottawasaga Valley Conservation Authority passed motions requesting the addition of the Nottawasaga River to the NPA schedule. These motions were discussed at town hall meetings, where consultation with the general public took place. In addition, over 600 signatures were collected through a petition requesting the addition of the Nottawasaga River to the schedule.

The Nisga'a government has advised the Minister of Transport that it has the support of its members in making the request to add the Nass River to the schedule. A meeting also took place on March 20, 2015, between the Nisga'a government and various federal government officials, where this issue was raised and debated.

In both instances, TC has documented the local support for adding these waterways over the course of 18 months. TC has not received any opposition regarding the addition of these waterways to the schedule, and no negative impacts have been identified.

No other request to add waterways has been presented by local authorities.

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 16, 2016, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments. In addition, letters were sent to the Ontario Ministry of Transportation, the British Columbia Ministry of Transportation and Infrastructure, the Nisga'a government, the Township of Clearview, the Township of Essa and the Nottawasaga Valley Conservation Authority informing them of the proposed Regulations and the opportunity to comment.

The only comment received was from the Nisga'a government who were pleased with the addition of the Nass River to the NPA schedule.

Rationale

The selection of waterways for inclusion on the schedule was based on quantitative elements (nautical charts, statistical information related to freight movement, etc.) and qualitative analysis (historical importance of the waterways, local knowledge, etc.).

maritime canadien, lequel comprend des représentants de différentes associations nautiques et utilisateurs des voies navigables à des fins récréatives.

Entre février et mai 2014, sept municipalités (Essa, Clearview, Melanethon, Mono, Oro-Medonte, Springwater et Wasaga Beach), l'administration du comté de Simcoe et l'Office de protection de la nature de la vallée de Nottawasaga ont adopté des motions pour demander l'ajout de la rivière Nottawasaga à l'annexe de la LPN. Ces motions ont fait l'objet de discussions dans le cadre d'assemblées générales au cours desquelles des consultations publiques ont eu lieu. De surcroît, plus de 600 signatures ont été recueillies au moyen d'une pétition visant l'ajout de la rivière Nottawasaga à l'annexe.

Les représentants du gouvernement Nisga'a ont indiqué au ministre des Transports que leur demande relative à l'ajout de la rivière Nass à l'annexe avait obtenu l'appui de leur communauté. La question a également été abordée et débattue, le 20 mars 2015, dans le cadre d'une réunion entre le gouvernement Nisga'a Lisims et différents représentants fédéraux.

Dans les deux cas, Transports Canada a documenté l'appui local en ce qui a trait à l'ajout des plans d'eau à l'annexe au cours d'une période de 18 mois. Transports Canada n'a pas reçu de demande s'opposant à l'ajout des plans d'eau et aucune répercussion négative n'a été établie.

Aucune autre demande d'ajout de plans d'eau n'a été présentée par les administrations locales.

La proposition réglementaire visant le Règlement a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 16 juillet 2016, suivie d'une période de 30 jours durant laquelle les personnes intéressées pouvaient formuler des commentaires. De même, nous avons écrit au ministère des Transports de l'Ontario, au ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, au gouvernement Nisga'a, aux cantons de Clearview et d'Essa de même qu'à la Nottawasaga Valley Conservation Authority pour les informer des modifications proposées et de l'occasion de formuler des commentaires.

Le seul commentaire reçu provenait du gouvernement Nisga'a, qui se disait satisfait de la proposition d'ajouter la rivière Nass à l'annexe de la LPN.

Justification

La sélection des voies navigables à inclure dans la liste était fondée sur des éléments quantitatifs (cartes marines, données statistiques liées au mouvement des cargaisons, etc.) ainsi que sur une analyse qualitative (importance historique des voies navigables, connaissances locales, etc.).

Transport Canada has reviewed the requests and believes that the two waterways in question share many of the characteristics of the waterways currently on the schedule. The inclusion of both waterways also ensures greater navigation safety, as works being proposed will be reviewed under the NPA regime to determine their impacts on navigation and to ensure that the appropriate mitigation measures are included in the terms and conditions of projects.

Nass River

The Nisga'a government asked Transport Canada to reapply the original methodology used to select waterways for addition to the schedule, as it believes there was an error in assessing the Nass River. TC has concluded that there was no mistake made on the quantitative assessment, but that the Nass River met the qualitative criteria used for including other similar waterways in British Columbia. The Nass River is an important waterway for the Nisga'a for fishing (steelhead and salmon) as well as cultural and traditional activities. These elements warrant its addition to the schedule.

Nottawasaga River

There has been strong stakeholder support for adding the Nottawasaga River to the schedule, including endorsements from seven municipalities. The Nottawasaga River is part of the Great Lakes Basin and is a tributary of Lake Huron. It is an important waterway for recreational activities. The reasons put forward by the local authorities for the inclusion of the Nottawasaga River are to ensure that any works under consideration for this busy recreational waterway protect motorized and non-motorized recreational and navigational boating. The Nottawasaga River was overlooked as a busy recreational waterway that contributes to the regional economic interest of Simcoe and Dufferin counties. It is an economic driver for tourism, fishing, boating, cottaging, hospitality and recreation in the region. These elements warrant its addition to the schedule.

The addition of these waterways will have a limited financial impact on owners of works. They will be required to submit a notice to the Minister informing him of their intent to build, and to obtain the proper authorizations to do so. Currently, stakeholders planning to build on either the Nass or the Nottawasaga rivers have to use their own means to ensure the protection of the public right of navigation. Outside of the NPA regime, owners of works are on their own if challenged in court because their work has infringed on the public right of navigation. Litigation is an onerous and costly process for both the complainant and the owner of the work. Approved works under the NPA

Transports Canada a examiné les deux demandes et croit que ces plans d'eau ont beaucoup de points en commun avec les plans d'eau qui figurent déjà dans l'annexe. L'ajout des deux plans d'eau renforcerait la sécurité de la navigation, puisque les ouvrages proposés devraient être examinés dans le contexte du régime de la LPN, afin de définir les répercussions sur la navigation et faire en sorte que des mesures d'atténuation adéquates sont intégrées aux modalités des projets.

Rivière Nass

Le gouvernement Nisga'a a demandé à Transports Canada de reprendre la méthodologie originale de sélection des voies navigables à ajouter à la liste, car il croit qu'une erreur a été commise lors de l'évaluation de la rivière Nass. Le Ministère a conclu qu'aucune erreur ne s'était produite dans l'évaluation quantitative, mais que la rivière Nass respectait les critères qualitatifs ayant permis à d'autres voies navigables semblables de la Colombie-Britannique de figurer sur la liste. La rivière Nass est une voie navigable importante pour les Nisga'a, qui y pratiquent la pêche (truite arc-en-ciel et saumon) de même que des activités culturelles et traditionnelles. Tous ces éléments justifient son inclusion dans la liste.

Rivière Nottawasaga

L'ajout de la rivière Nottawasaga à la liste reçoit un très bon appui parmi les intervenants, notamment les sept municipalités. Cette rivière, un affluent du lac Huron, fait partie du bassin des Grands Lacs. Elle est très utilisée à des fins récréatives. Pour justifier son inclusion dans la liste des voies navigables répertoriées, les autorités locales avancent que cela permettrait de s'assurer que tout ouvrage envisagé dans cette voie de plaisance très fréquentée protège les activités de navigation et de plaisance à bord d'embarcations motorisées et non motorisées. Par ailleurs, la rivière Nottawasaga était considérée comme une voie de plaisance très fréquentée qui contribue à l'économie régionale des comtés de Simcoe et de Dufferin. En effet, elle favorise énormément le tourisme, la pêche, la navigation, la vie de chalet, l'hôtellerie et les loisirs dans la région. Tous ces éléments justifient son inclusion dans la liste.

L'ajout de ces voies navigables aura une incidence financière limitée sur les propriétaires d'ouvrages. Ces derniers seront tenus de présenter un avis au ministre pour l'aviser de leur intention de construire, et devront obtenir les autorisations requises pour le faire. Les intervenants qui prévoient construire sur la rivière Nass ou la rivière Nottawasaga doivent se charger eux-mêmes de la protection du droit du public à la navigation. En effet, en dehors du régime de la LPN, les propriétaires d'ouvrages doivent se défendre eux-mêmes s'ils sont poursuivis devant les tribunaux parce que leur ouvrage a empiété sur ce droit. Le règlement d'un litige est un processus coûteux tant pour le

receive assurance from Transport Canada that the work's impacts and risks to navigation have been addressed.

Implementation, enforcement and service standards

The NPA includes enforcement provisions that allow the Minister to order any owner of works to repair, alter or remove a work that is a danger to navigation.

Contact

Nancy Harris
Executive Director
Regulatory Stewardship and Aboriginal Affairs
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 18th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-0318
Email: NPPHQ-PPNAC@tc.gc.ca

plaignant que pour le propriétaire de l'ouvrage. Lorsque Transports Canada approuve un ouvrage aux termes de la LPN, il garantit que les incidences et les risques de cet ouvrage pour la navigation ont été examinés.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LPN comprend des dispositions de mise en application qui permettent au ministre d'ordonner au propriétaire de modifier ou de retirer un ouvrage qui constitue un danger à la navigation.

Personne-ressource

Nancy Harris
Directrice exécutive
Gérance réglementaire et affaires autochtones
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 18^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-0318
Courriel : NPPHQ-PPNAC@tc.gc.ca

Registration

SI/2016-55 October 19, 2016

SPECIES AT RISK ACT

Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act

P.C. 2016-845 September 30, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, acknowledges receipt, on the making of this Order, of assessments conducted under subsection 23(1) of the *Species at Risk Act*^a by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) with respect to the species set out in the annexed schedule.

SCHEDULE**Extirpated Species****Amphibians**

Salamander, Spring (*Gyrinophilus porphyriticus*)
Carolinian population

Salamandre pourpre population carolinienne

Arthropods

Burying Beetle, American (*Nicrophorus americanus*)

Nécrophore d'Amérique

Endangered Species**Amphibians**

Salamander, Jefferson (*Ambystoma jeffersonianum*)

Salamandre de Jefferson

Salamander, Northern Dusky (*Desmognathus fuscus*)
Carolinian population

Salamandre sombre du Nord population carolinienne

Reptiles

Gartersnake, Butler's (*Thamnophis butleri*)

Couleuvre à petite tête

Arthropods

Clubtail, Skillet (*Gomphus ventricosus*)

Gomphe ventru

^a S.C. 2002, c. 29

Enregistrement

TR/2016-55 Le 19 octobre 2016

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi

C.P. 2016-845 Le 30 septembre 2016

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement, Son Excellence le Gouverneur général en conseil accuse réception, par la prise du présent décret, des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) relativement aux espèces mentionnées à l'annexe ci-après.

ANNEXE**Espèces disparues du pays****Amphibiens**

Salamandre pourpre (*Gyrinophilus porphyriticus*)
population carolinienne

Salamander, Spring Carolinian population

Arthropodes

Nécrophore d'Amérique (*Nicrophorus americanus*)

Burying Beetle, American

Espèces en voie de disparition**Amphibiens**

Salamandre de Jefferson (*Ambystoma jeffersonianum*)

Salamander, Jefferson

Salamandre sombre du Nord (*Desmognathus fuscus*)
population carolinienne

Salamander, Northern Dusky Carolinian population

Reptiles

Couleuvre à petite tête (*Thamnophis butleri*)

Gartersnake, Butler's

Arthropodes

Cordulie de Hine (*Somatochlora hineana*)

Emerald, Hine's

^a L.C. 2002, ch. 29

Crawling Water Beetle, Hungerford's (*Brychius hungerfordi*)

Haliplide de Hungerford

Emerald, Hine's (*Somatochlora hineana*)

Cordulie de Hine

Gomphe ventru (*Gomphus ventricosus*)

Clubtail, Skillet

Haliplide de Hungerford (*Brychius hungerfordi*)

Crawling Water Beetle, Hungerford's

Threatened Species

Amphibians

Salamander, Spring (*Gyrinophilus porphyriticus*)
Adirondack / Appalachian population

Salamandre pourpre population des Adirondacks et des Appalaches

Plants

Baccharis, Eastern (*Baccharis halimifolia*)

Baccharis à feuilles d'arroche

Twayblade, Purple (*Liparis liliifolia*)

Liparis à feuilles de lis

Special Concern

Plants

Goldencrest (*Lophiola aurea*)

Lopholie dorée

Iris, Dwarf Lake (*Iris lacustris*)

Iris lacustre

Thistle, Pitcher's (*Cirsium pitcheri*)

Chardon de Pitcher

Lichens

Lichen, Blue Felt (*Degelia plumbea*)

Dégélie plombée

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

Order to acknowledge receipt of the assessments from the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) regarding the status of 15 wildlife species under paragraph 15(1)(a) and in accordance with subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* (SARA).

Espèces menacées

Amphibiens

Salamandre pourpre (*Gyrinophilus porphyriticus*)
population des Adirondacks et des Appalaches

Salamandre, Spring Adirondack/ Appalachian population

Plantes

Baccharis à feuilles d'arroche (*Baccharis halimifolia*)

Baccharis, Eastern

Liparis à feuilles de lis (*Liparis liliifolia*)

Twayblade, Purple

Espèces préoccupantes

Plantes

Chardon de Pitcher (*Cirsium pitcheri*)

Thistle, Pitcher's

Iris lacustre (*Iris lacustris*)

Iris, Dwarf Lake

Lopholie dorée (*Lophiola aurea*)

Goldencrest

Lichens

Dégélie plombée (*Degelia plumbea*)

Lichen, Blue Felt

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Décret accusant réception des évaluations réalisées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) sur la situation de 15 espèces sauvages en vertu de l'alinéa 15(1)a) et conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP).

Objective

The objective of this Order is for the Governor in Council (GIC), on the recommendation of the Minister of the Environment, to acknowledge receipt of the assessments undertaken pursuant to subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* by the COSEWIC with respect to the wildlife species set out in the annexed schedule of the Order.

Background

The purpose of SARA is to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct; to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered, or threatened as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened. COSEWIC was formed as an independent scientific body in 1977 with a mandate to provide a single, official, scientifically sound, national classification of wildlife species at risk in Canada. The Committee provides the Minister of the Environment with assessments of the status of Canadian wildlife species.

Of the 15 wildlife species COSEWIC assessments included in this Order, 2 are assessed as extirpated, 6 as endangered, 3 as threatened and 4 as special concern.

Implications

Under subsection 27(1.1) of SARA, the GIC may, on the recommendation of the Minister of the Environment, within nine months after receiving COSEWIC's assessment of the status of a species, review the COSEWIC assessment, accept the assessment and add the species to the List of species at risk, decide not to add the species to the List, or refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration. Under subsection 27(1) of SARA, the GIC may also, on the recommendation of the Minister of the Environment, reclassify or remove a listed species.

In addition, under subsection 27(2) of SARA, before making a recommendation in respect of a wildlife species or a species at risk, the Minister of the Environment must take into account the assessment of COSEWIC in respect of the species, consult the competent minister or ministers and, if a species is found in an area in respect of which a wildlife management board is authorized by a land claims agreement to perform functions in respect of a wildlife species, consult the wildlife management board.

Objectif

Le présent décret vise à reconnaître que Son Excellence le Gouverneur général en conseil, sur la recommandation de la ministre de l'Environnement, a bien reçu les évaluations effectuées par le COSEPAC en vertu du paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril* en ce qui concerne les espèces sauvages inscrites à l'annexe jointe au Décret.

Contexte

L'objectif de la *Loi sur les espèces en péril* est d'empêcher les espèces sauvages de disparaître du pays ou de devenir des espèces disparues, de permettre le rétablissement des espèces sauvages disparues du pays, en voie de disparition ou menacées à la suite d'activités humaines et de gérer les espèces préoccupantes afin de les empêcher de devenir des espèces en voie de disparition ou menacées. Le COSEPAC, dont la création à titre d'organisme scientifique indépendant remonte à 1977, a pour mandat de fournir une classification nationale unique, reposant sur des données scientifiques solides et officielles, des espèces sauvages en péril au Canada. Le Comité fournit au ministre de l'Environnement des évaluations de la situation des espèces sauvages canadiennes.

Deux des 15 espèces sont évaluées comme étant disparues du pays, 6 sont en voie de disparition, 3 sont menacées et 4 sont préoccupantes.

Répercussions

Le paragraphe 27(1.1) de la *Loi sur les espèces en péril* prévoit que, dans les neuf mois suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce faite par le COSEPAC, le gouverneur en conseil peut examiner l'évaluation et, sur recommandation de la ministre de l'Environnement, confirmer l'évaluation et inscrire l'espèce sur la liste des espèces en péril, décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour obtenir des renseignements supplémentaires ou pour demander un réexamen. Le paragraphe 27(1) de la *Loi* prévoit que le gouverneur en conseil peut aussi, sur recommandation de la ministre de l'Environnement, reclassifier ou radier une espèce inscrite sur la liste.

En outre, avant de faire une recommandation à l'égard d'une espèce sauvage ou d'une espèce en péril au gouverneur en conseil, la ministre de l'Environnement, conformément au paragraphe 27(2) de la *Loi*, doit prendre en compte l'évaluation de la situation d'une espèce faite par le COSEPAC, consulter tout ministre compétent et, si une espèce se trouve 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, la ministre doit consulter le Conseil.

Under subsection 27(3) of SARA, if the GIC has not taken a course of action under subsection 27(1.1) of SARA within nine months after receiving a COSEWIC assessment, the Minister of the Environment must, by order, amend the List in accordance with COSEWIC's assessment. However, this nine-month timeline does not apply to the assessments recommending reclassification, as these species are already on the List.

Consultation

Initial consultations with interested stakeholders and members of the public took place from December 2011 to February 2012 for 11 species and from January 2013 to March 2013 for 4 species. These consultations will be summarized in the Regulatory Impact Analysis Statement that will accompany the proposed Order to amend Schedule 1 of the *Species at Risk Act*.

Departmental contact

Mary Jane Roberts
Director
SARA Management and Regulatory Affairs
Canadian Wildlife Service
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-938-4289

Le paragraphe 27(3) de la Loi prévoit que, si le gouverneur en conseil n'a pas pris de mesures aux termes du paragraphe 27(1.1) dans les neuf mois après avoir reçu une évaluation faite par le COSEPAC, la ministre de l'Environnement doit modifier par décret la liste en conformité avec l'évaluation. Cependant, le délai de neuf mois ne s'applique pas aux évaluations recommandant la reclassification, puisque les espèces en cause sont déjà inscrites sur la liste.

Consultation

Les consultations initiales engagées avec des intervenants concernés et des membres du public ont eu lieu entre décembre 2011 et février 2012 pour 11 espèces et entre janvier 2013 et mars 2013 pour 4 espèces. Les résultats de ces consultations seront présentés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, lequel sera annexé au décret proposé visant des modifications à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Personne-ressource du ministère

Mary Jane Roberts
Directrice
Gestion de la LEP et affaires réglementaires
Service canadien de la faune
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-938-4289

Registration

SI/2016-56 October 19, 2016

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Robert Morrison Remission Order

P.C. 2016-866 October 7, 2016

Whereas the recommendation of the Treasury Board is required for the remission of other debts under subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b and the Treasury Board has delegated to the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 6(4)^c of that Act, its power to make that recommendation, in respect of remission orders in amounts of less than \$25,000 for other debts that are under the responsibility of the Minister of National Revenue;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the amount is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, remits the amount of \$1,639.03 paid or payable by Robert Morrison, as a repayment of an unwarranted refund with respect to the 1984 taxation year, and all relevant interest on it.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order remits an amount paid or payable by Mr. Morrison for the 1984 taxation year.

The payment of this amount, incurred as a result of extenuating factors, caused a significant financial setback for Mr. Morrison.

Enregistrement

TR/2016-56 Le 19 octobre 2016

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Robert Morrison

C.P. 2016-866 Le 7 octobre 2016

Attendu que la remise de toutes autres dettes au titre du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, nécessite la recommandation du Conseil du Trésor et que celui-ci a délégué ce pouvoir de recommandation à son président, conformément au paragraphe 6(4)^c de cette loi, pour les remises d'un montant inférieur à 25 000 \$ relatives aux autres dettes qui relèvent de la responsabilité de la ministre du Revenu national,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Revenu national et du président du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que le recouvrement en est injuste, fait remise à Robert Morrison, de la somme de 1 639,03 \$, payée ou à payer par lui, à titre de remboursement injustifié pour l'année d'imposition 1984, ainsi que des intérêts afférents.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Le Décret accorde une remise d'un montant payé ou à payer par Monsieur Morrison pour l'année d'imposition 1984.

Le paiement de ce montant, auquel Monsieur Morrison est assujéti en raison de circonstances atténuantes, lui a causé un revers financier important.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^b R.S., c. F-11

^c S.C. 2003, c. 22, s. 5

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

^b L.R., ch. F-11

^c L.C. 2003, ch. 22, art. 5

Registration

SI/2016-57 October 19, 2016

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Simpson Family Trust Remission Order

P.C. 2016-867 October 7, 2016

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of certain amounts of taxes, penalties and interest are unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*^b, remits to the Simpson Family Trust the following amounts paid or payable under Part I of the *Income Tax Act*^c:

- (a) taxes in the amounts of \$217.50, \$13,708.34 and \$13,708.33 for the 2004, 2005 and 2006 taxation years, respectively;
- (b) late-filing penalties in the amounts of \$54.26, \$3,527.86 and \$3,527.85 for the 2004, 2005 and 2006 taxation years, respectively; and
- (c) all relevant interest on those taxes and penalties.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits a portion of the taxes, penalties and all relevant interest thereon, paid or payable by the Simpson Family Trust for its 2004, 2005 and 2006 taxation years.

The amounts remitted represent the additional tax, penalty and interest incurred by the Simpson Family Trust as a result of incorrect advice on the part of Canada Revenue Agency officials.

Enregistrement

TR/2016-57 Le 19 octobre 2016

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Simpson Family Trust

C.P. 2016-867 Le 7 octobre 2016

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant injuste la perception de certaines taxes et pénalités et de certains intérêts, fait remise des sommes ci-après payées ou à payer par Simpson Family Trust en vertu de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^c :

- a) des taxes totalisant 217,50 \$, 13 708,34 \$ et 13 708,33 \$ pour les années d'imposition 2004, 2005 et 2006 respectivement;
- b) des pénalités pour production tardive totalisant 54,26 \$, 3 527,86 \$ et 3 527,85 \$ pour les années d'imposition 2004, 2005 et 2006 respectivement;
- c) des intérêts y afférents.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Le présent décret fait remise d'une partie de l'impôt, de pénalités et d'intérêts sur arriérés payés ou à payer par « Simpson Family Trust » pour les années d'imposition 2004, 2005 et 2006.

La remise correspond aux sommes supplémentaires d'impôt, pénalités et intérêts encourues par « Simpson Family Trust » à la suite de conseils erronés de la part de fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^b R.S., c. F-11

^c R.S., c. 1 (5th Supp.)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

^b L.R., ch. F-11

^c L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

Registration

SI/2016-58 October 19, 2016

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Trena LaHaye Remission Order

P.C. 2016-868 October 7, 2016

Whereas the recommendation of the Treasury Board is required for the remission of other debts under subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, and the Treasury Board has delegated to the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 6(4)^c of that Act, its power to make that recommendation in respect of remission orders in amounts of less than \$25,000 for other debts that are under the responsibility of the Minister of National Revenue;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the amounts is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, remits to Trena LaHaye the following amounts paid or payable under Part I of the *Income Tax Act*^d for the 2010 to 2012 base taxation years:

- (a) \$6,272.10 as repayment of Canada child tax benefits; and
- (b) \$270.55 as repayment of the goods and services tax/harmonized sales tax credit.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order remits \$6,272.10 with respect to Canada child tax benefits and \$270.55 with respect to the goods and services tax/Harmonized sales tax credit received by Trena LaHaye in error to which she was not entitled. The remission is based on incorrect action on the part of Canada Revenue Agency officials.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^b R.S., c. F-11

^c S.C. 2003, c. 22, s. 5

^d R.S., c. 1 (5th Supp.)

Enregistrement

TR/2016-58 Le 19 octobre 2016

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Trena LaHaye

C.P. 2016-868 Le 7 octobre 2016

Attendu que la remise de toutes autres dettes au titre du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b nécessite la recommandation du Conseil du Trésor et que celui-ci a délégué ce pouvoir de recommandation à son président, en vertu du paragraphe 6(4)^c de cette loi, pour les remises d'un montant inférieur à 25 000 \$ relatives aux autres dettes qui relèvent de la responsabilité de la ministre du Revenu national,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Revenu national et du président du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que leur recouvrement est injuste, fait remise des sommes ci-après, payées ou à payer par Trena LaHaye pour les années de base 2010 à 2012 au titre de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^d :

- a) 6 272,10 \$ à titre de remboursement de prestation fiscale canadienne pour enfants;
- b) 270,55 \$ à titre de remboursement de crédit pour la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Le Décret fait remise de la somme de 6 272,10 \$ au titre de la prestation fiscale canadienne pour enfants et de la somme de 270,55 \$ au titre du crédit pour la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée qui ont été versées par erreur à Trena LaHaye alors qu'elle n'y avait pas droit. La remise se fonde sur une mesure erronée prise par des fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

^b L.R., ch. F-11

^c L.C. 2003, ch. 22, art. 5

^d L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

Registration

SI/2016-59 October 19, 2016

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Payments Received Under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program Remission Order, No. 2

P.C. 2016-869 October 7, 2016

Whereas the recommendation of the Treasury Board is required for the remission of other debts under subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, and the Treasury Board has delegated to the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 6(4)^c of that Act, its power to make that recommendation, in respect of remission orders in amounts of less than \$25,000 for other debts that are under the responsibility of the Minister of National Revenue;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the President of the Treasury Board, pursuant to subsections 23(2)^a and (2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, makes the annexed *Payments Received Under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program Remission Order, No. 2*.

Payments Received Under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program Remission Order, No. 2**Remission**

1 Remission is granted, in respect of a portion of the payment received on the disposition of a fishing licence under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program, for the 1999 tax year, to each person whose name is set out in column 1 of the schedule, of

- (a)** the amount set out in column 2 of the schedule, which represents a portion of the federal income tax paid or payable under the *Income Tax Act* and, if

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^b R.S., c. F-11

^c S.C. 2003, c. 22, s. 5

Enregistrement

TR/2016-59 Le 19 octobre 2016

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise n° 2 visant les paiements reçus dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique

C.P. 2016-869 Le 7 octobre 2016

Attendu que la remise de toutes autres dettes au titre du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b nécessite la recommandation du Conseil du Trésor et que celui-ci a délégué ce pouvoir de recommandation à son président, conformément au paragraphe 6(4)^c de cette loi, pour les remises d'un montant inférieur à 25 000 \$ relatives aux autres dettes qui relèvent de la responsabilité de la ministre du Revenu national,

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du président du Conseil du Trésor et en vertu des paragraphes 23(2)^a et (2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise n° 2 visant les paiements reçus dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique*, ci-après.

Décret de remise n° 2 visant les paiements reçus dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique**Remise**

1 Est accordée, relativement à une partie du paiement reçu à la suite du retrait d'un permis de pêche dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique, à l'égard de l'année d'imposition 1999, aux personnes dont le nom figure à la colonne 1 de l'annexe, remise des sommes suivantes :

- a)** la somme indiquée à la colonne 2 de l'annexe, laquelle représente une partie de l'impôt fédéral sur le

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

^b L.R., ch. F-11

^c L.C. 2003, ch. 22, art. 5

applicable, a portion of an amount of employment insurance benefits repayment paid or payable under Part VII of the *Employment Insurance Act*; and

(b) all interest paid or payable on the amount set out in column 2 of the schedule.

SCHEDULE

(Section 1)

Column 1		Column 2
Item	Name	Amount (\$)
1	FRASER, Stanley	24,835.00
2	GREEN, Gerard	1,723.12
3	NEWELL, David A.	8,882.27
4	SEXTON, Anthony G.	13,200.92
5	SHEPPARD, Morgan W. Gordon	2,924.76
6	WOODROW, John P.	813.78

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order remits a portion of the federal income tax, employment insurance benefits repayments, where applicable, and interest paid or payable thereon, in respect of the 1999 tax year, by fishers who received payments under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program (AGLRP).

The portion remitted is calculated as if one-half of the payment received from the retirement of the fishing licence under the AGLRP had been non-taxable and the remaining one-half had been a taxable capital gain to an individual licence holder in the tax year in which the AGLRP payment was received.

revenu payée ou à payer en application de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et, s'il y a lieu, une partie du remboursement des prestations d'assurance-emploi payée ou à payer en application de la partie VII de la *Loi sur l'assurance-emploi*;

b) les intérêts afférents payés ou à payer sur la somme visée à la colonne 2 de l'annexe.

ANNEXE

(article 1)

Colonne 1		Colonne 2
Article	Nom	Somme (\$)
1	FRASER, Stanley	24 835,00
2	GREEN, Gerard	1 723,12
3	NEWELL, David A.	8 882,27
4	SEXTON, Anthony G.	13 200,92
5	SHEPPARD, Morgan W. Gordon	2 924,76
6	WOODROW, John P.	813,78

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Le Décret remet une partie de l'impôt fédéral, du remboursement de prestations d'assurance-emploi, selon le cas, et de l'intérêt payé ou à payer, à l'égard de l'année d'imposition 1999, par des pêcheurs qui ont reçu des paiements dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique (PRPPA).

La partie qui fait l'objet de la remise est calculée comme si la moitié du paiement reçu à la suite du retrait du permis de pêche dans le cadre du PRPPA n'avait pas été imposable et l'autre moitié avait constitué un gain en capital imposable pour un particulier qui détenait un permis dans l'année d'imposition dans laquelle le paiement de PRPPA a été reçu.

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/2016-255		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990	3879
SOR/2016-256	2016-839	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations	3882
SOR/2016-257	2016-840	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations	3890
SOR/2016-258	2016-841	Employment and Social Development	Regulations Amending the Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program)	3919
SOR/2016-259	2016-842	Indigenous and Northern Affairs	Regulations Amending the Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswecemc Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program)	3924
SOR/2016-260	2016-843	Transport	Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations	3929
SOR/2016-261	2016-844	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Aerodrome Work Consultations)	3944
SOR/2016-262	2016-855	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Film and Video Productions, 2016)	3964
SOR/2016-263		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek)	3970
SOR/2016-264		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek)	3975
SOR/2016-265		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust)	3977
SOR/2016-266		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust)	3982
SOR/2016-267		Environment and Climate Change	Order 2016-87-10-01 Amending the Domestic Substances List...	3984
SOR/2016-268	2016-864	Transport	Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations	3996
SOR/2016-269	2016-865	Transport	Regulations Amending the Schedule to the Navigation Protection Act	4011
SI/2016-55	2016-845	Environment and Climate Change	Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act	4017
SI/2016-56	2016-866	National Revenue	Robert Morrison Remission Order	4021
SI/2016-57	2016-867	National Revenue	Simpson Family Trust Remission Order	4022
SI/2016-58	2016-868	National Revenue Treasury Board	Trena LaHaye Remission Order	4023
SI/2016-59	2016-869	National Revenue Treasury Board	Payments Received Under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program Remission Order, No. 2	4024

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
Canada Grain Regulations — Regulations Amending Canada Grain Act	SOR/2016-256	30/09/16	3882	
Canadian Aviation Regulations (Aerodrome Work Consultations) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2016-261	30/09/16	3944	
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2016-255	28/09/16	3879	
Domestic Substances List — Order 2016-87-10-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2016-267	04/10/16	3984	
Income Tax Regulations (Film and Video Productions, 2016) — Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2016-262	30/09/16	3964	
Indian Bands Council Elections Order (Flying Dust) — Order Amending Indian Act	SOR/2016-265	30/09/16	3977	
Indian Bands Council Elections Order (Pine Creek) — Order Amending Indian Act	SOR/2016-263	30/09/16	3970	
Indian Bands Council Method of Election Regulations (Stswecemc Xgattem First Nation) (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Indian Act	SOR/2016-259	30/09/16	3924	
Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations — Regulations Amending Saguenay-St. Lawrence Marine Park Act	SOR/2016-257	30/09/16	3890	
Payments Received Under the Atlantic Groundfish Licence Retirement Program Remission Order, No. 2 Financial Administration Act	SI/2016-59	19/10/16	4024	n
Port of Prince Rupert Liquefied Natural Gas Facilities Regulations..... Canada Marine Act	SOR/2016-260	30/09/16	3929	n
Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act — Order Acknowledging Species at Risk Act	SI/2016-55	19/10/16	4017	
Robert Morrison Remission Order Financial Administration Act	SI/2016-56	19/10/16	4021	n
Schedule to the First Nations Elections Act (Flying Dust) — Order Amending First Nations Elections Act	SOR/2016-266	30/09/16	3982	
Schedule to the First Nations Elections Act (Pine Creek) — Order Amending First Nations Elections Act	SOR/2016-264	30/09/16	3975	
Schedule to the Navigation Protection Act — Regulations Amending Navigation Protection Act	SOR/2016-269	07/10/16	4011	
Simpson Family Trust Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2016-57	19/10/16	4022	n
Trena LaHaye Remission Order Financial Administration Act	SI/2016-58	19/10/16	4023	n
Vessel Operation Restriction Regulations — Regulations Amending ... Canada Shipping Act, 2001	SOR/2016-268	07/10/16	3996	

INDEX – Continued

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Wage Earner Protection Program Regulations (Miscellaneous Program) – Regulations Amending Wage Earner Protection Program Act	SOR/2016-258	30/09/16	3919	

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/2016-255		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)	3879
DORS/2016-256	2016-839	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada....	3882
DORS/2016-257	2016-840	Environnement et Changement climatique	Règlement modifiant le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent	3890
DORS/2016-258	2016-841	Emploi et Développement social	Règlement correctif visant le Règlement sur le Programme de protection des salariés	3919
DORS/2016-259	2016-842	Affaires autochtones et du Nord	Règlement correctif modifiant le Règlement sur le mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem).....	3924
DORS/2016-260	2016-843	Transports	Règlement sur les installations de gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert	3929
DORS/2016-261	2016-844	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (consultations — travaux d'aérodrome).....	3944
DORS/2016-262	2016-855	Finances	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (productions cinématographiques ou magnétoscopiques, 2016).....	3964
DORS/2016-263		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Pine Creek).....	3970
DORS/2016-264		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Pine Creek)	3975
DORS/2016-265		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Flying Dust)	3977
DORS/2016-266		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Flying Dust)	3982
DORS/2016-267		Environnement et Changement climatique	Arrêté 2016-87-10-01 modifiant la Liste intérieure	3984
DORS/2016-268	2016-864	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments	3996
DORS/2016-269	2016-865	Transports	Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation	4011
TR/2016-55	2016-845	Environnement et Changement climatique	Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril	4017
TR/2016-56	2016-866	Revenu national	Décret de remise visant Robert Morrison.....	4021
TR/2016-57	2016-867	Revenu national	Décret de remise visant Simpson Family Trust	4022
TR/2016-58	2016-868	Revenu national Conseil du Trésor	Décret de remise visant Trena LaHaye	4023
TR/2016-59	2016-869	Revenu national Conseil du Trésor	Décret de remise n° 2 visant les paiements reçus dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique.....	4024

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent — Règlement modifiant le Règlement Parc marin du Saguenay — Saint-Laurent (Loi)	DORS/2016-257	30/09/16	3890	
Annexe de la Loi sur la protection de la navigation — Règlement modifiant Protection de la navigation (Loi)	DORS/2016-269	07/10/16	4011	
Annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Flying Dust) — Arrêté modifiant Élections au sein de premières nations (Loi)	DORS/2016-266	30/09/16	3982	
Annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Pine Creek) — Arrêté modifiant Élections au sein de premières nations (Loi)	DORS/2016-264	30/09/16	3975	
Aviation canadien (consultations — travaux d'aérodrome) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2016-261	30/09/16	3944	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2016-255	28/09/16	3879	
Élection du conseil de bandes indiennes (Flying Dust) — Arrêté modifiant l'Arrêté Indiens (Loi)	DORS/2016-265	30/09/16	3977	
Élection du conseil de bandes indiennes (Pine Creek) — Arrêté modifiant l'Arrêté Indiens (Loi)	DORS/2016-263	30/09/16	3970	
Évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi — Décret accusant réception Espèces en péril (Loi)	TR/2016-55	19/10/16	4017	
Grains du Canada — Règlement modifiant le Règlement Grains du Canada (Loi)	DORS/2016-256	30/09/16	3882	
Impôt sur le revenu (productions cinématographiques ou magnétoscopiques, 2016) — Règlement modifiant le Règlement ... Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2016-262	30/09/16	3964	
Installations de gaz naturel liquéfié au port de Prince-Rupert — Règlement Loi maritime du Canada	DORS/2016-260	30/09/16	3929	n
Liste intérieure — Arrêté 2016-87-10-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2016-267	04/10/16	3984	
Mode d'élection du conseil de certaines bandes indiennes (Première Nation Stswecemc Xgattem) — Règlement correctif modifiant le Règlement Indiens (Loi)	DORS/2016-259	30/09/16	3924	
Paiements reçus dans le cadre du Programme de retrait des permis de pêche du poisson de fond de l'Atlantique — Décret de remise n° 2 visant Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2016-59	19/10/16	4024	n
Programme de protection des salariés — Règlement correctif visant le Règlement Programme de protection des salariés (Loi)	DORS/2016-258	30/09/16	3919	
Restrictions visant l'utilisation des bâtiments — Règlement modifiant le Règlement Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2016-268	07/10/16	3996	

INDEX (suite)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Robert Morrison – Décret de remise visant Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2016-56	19/10/16	4021	n
Simpson Family Trust – Décret de remise visant Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2016-57	19/10/16	4022	n
Trena LaHaye – Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2016-58	19/10/16	4023	n