

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 20, 2015

OTTAWA, LE MERCREDI 20 MAI 2015

Statutory Instruments 2015

Textes réglementaires 2015

SOR/2015-91 to 106 and SI/2015-33 to 34

DORS/2015-91 à 106 et TR/2015-33 à 34

Pages 1291 to 1432

Pages 1291 à 1432

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2015, 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 Works and Government Services Canada by email at questions@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 14 janvier 2015, 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 Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2015-91 April 28, 2015

BROADCASTING ACT

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act

Whereas, pursuant to subsection 10(3) of the *Broadcasting Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 3, 2015, and a reasonable opportunity was given to licensees and other interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 10(1) of the *Broadcasting Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*.

Gatineau, April 24, 2015

JOHN TRAVERSY
*Secretary General
Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission*

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE BROADCASTING ACT

PAY TELEVISION REGULATIONS, 1990

1. Subsection 6.4(4) of the *Pay Television Regulations, 1990*¹ is replaced by the following:

(4) If a licensed distribution undertaking or an exempt distribution undertaking distributes the programming service of the licensee in the absence of a commercial agreement and the matter proceeds before the Commission for dispute resolution, the licensee shall submit to having the dispute resolved in accordance with the procedural requirements established by the Commission in Broadcasting and Telecom Information Bulletin CRTC 2013-637, dated November 28, 2013, and the rates, terms and conditions established by the Commission will apply as of the day on which the programming service was first made available to the distributor in the absence of a commercial agreement.

SPECIALTY SERVICES REGULATIONS, 1990

2. Subsection 10.4(4) of the *Specialty Services Regulations, 1990*² is replaced by the following:

(4) If a licensed distribution undertaking or an exempt distribution undertaking distributes the programming service of the licensee in the absence of a commercial agreement and the matter proceeds before the Commission for dispute resolution, the licensee shall submit to having the dispute resolved in accordance with the

Enregistrement
DORS/2015-91 Le 28 avril 2015

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3) de la *Loi sur la radiodiffusion*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 janvier 2015 et que les titulaires de licences et autres intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

À ces causes, en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*^a, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, ci-après.

Gatineau, le 24 avril 2015

*Le secrétaire général du
Conseil de la radiodiffusion et
des télécommunications canadiennes*
JOHN TRAVERSY

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA RADIODIFFUSION

RÈGLEMENT DE 1990 SUR LA TÉLÉVISION PAYANTE

1. Le paragraphe 6.4(4) du *Règlement de 1990 sur la télévision payante*¹ est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une entreprise de distribution autorisée ou exemptée distribue le service de programmation du titulaire en l'absence d'une entente commerciale et que l'affaire est portée devant le Conseil aux fins de règlement, le titulaire consent à ce que le différé soit soumis aux exigences procédurales établies par le Conseil dans le Bulletin de radiodiffusion et de télécommunication CRTC 2013-637 du 28 novembre 2013 et les tarifs et les modalités établis par le Conseil s'appliquent à compter de la date à laquelle le service de programmation a été offert pour la première fois au distributeur en l'absence d'une telle entente.

RÈGLEMENT DE 1990 SUR LES SERVICES SPÉCIALISÉS

2. Le paragraphe 10.4(4) du *Règlement de 1990 sur les services spécialisés*² est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une entreprise de distribution autorisée ou exemptée distribue le service de programmation du titulaire en l'absence d'une entente commerciale et que l'affaire est portée devant le Conseil aux fins de règlement, le titulaire consent à ce que le différé soit soumis aux exigences procédurales établies par le Conseil

^a S.C. 1991, c. 11

¹ SOR/90-105

² SOR/90-106

^a L.C. 1991, ch. 11

¹ DORS/90-105

² DORS/90-106

procedural requirements established by the Commission in Broadcasting and Telecom Information Bulletin CRTC 2013-637, dated November 28, 2013, and the rates, terms and conditions established by the Commission will apply as of the day on which the programming service was first made available to the distributor in the absence of a commercial agreement.

BROADCASTING DISTRIBUTION REGULATIONS

3. Subsection 12(9) of the *Broadcasting Distribution Regulations*³ is replaced by the following:

(9) If the dispute relates to the rates, terms or conditions, or any combination of them, surrounding a programming service that is being distributed in the absence of a commercial agreement and the matter proceeds before the Commission for dispute resolution, the licensee shall submit to having the dispute resolved in accordance with the procedural requirements established by the Commission in Broadcasting and Telecom Information Bulletin CRTC 2013-637, dated November 28, 2013, and the rates, terms and conditions established by the Commission will apply as of the day on which the programming service was first made available to the distributor in the absence of a commercial agreement.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations and the Rules.)

The proposed amendments update the incorporation by reference of the CRTC Information Bulletin entitled *Practices and procedures for staff-assisted mediation, final offer arbitration, and expedited hearings*. A newly-numbered Information Bulletin has been published, and has been updated to reflect

- determinations relating to dispute resolution set out in Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2011-601, dated September 21, 2011, and entitled *Regulatory framework relating to vertical integration*;
- changes made to the *CRTC Rules of Practice and Procedure* as they relate to the filing of confidential information; and
- certain organizational changes within the Commission.

dans le Bulletin de radiodiffusion et de télécommunication CRTC 2013-637 du 28 novembre 2013 et les tarifs et les modalités établis par le Conseil s'appliquent à compter de la date à laquelle le service de programmation a été offert pour la première fois au distributeur en l'absence d'une telle entente.

RÈGLEMENT SUR LA DISTRIBUTION DE RADIODIFFUSION

3. Le paragraphe 12(9) du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion*³ est remplacé par ce qui suit :

(9) Lorsque le différend porte sur les tarifs ou les modalités, ou toute combinaison de ces éléments, à l'égard d'un service de programmation distribué en l'absence d'une entente commerciale et que l'affaire est portée devant le Conseil aux fins de règlement, le titulaire consent à ce que le différend soit soumis aux exigences procédurales établies par le Conseil dans le Bulletin de radiodiffusion et de télécommunication CRTC 2013-637 du 28 novembre 2013 et les tarifs et les modalités établis par le Conseil s'appliquent à compter de la date à laquelle le service de programmation a été offert pour la première fois au distributeur en l'absence d'une telle entente.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement et des Règles.)

Les modifications proposées mettent à jour l'incorporation par renvoi du Bulletin d'information du CRTC intitulé *Pratiques et procédures concernant la médiation assistée par le personnel, l'arbitrage de l'offre finale et les audiences accélérées*. Le Bulletin d'information porte maintenant un nouveau numéro, et a été mis à jour pour refléter :

- les décisions, relatives à la résolution de différends, prises dans la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2011-601, datée du 21 septembre 2011, intitulée *Cadre réglementaire relatif à l'intégration verticale*;
- des modifications aux *Règles de pratique et de procédure du CRTC* concernant le dépôt de renseignements confidentiels;
- certains changements organisationnels au sein du Conseil.

³ SOR/97-555

³ DORS/97-555

Registration
SOR/2015-92 April 28, 2015

BROADCASTING ACT
TELECOMMUNICATIONS ACT

Rules Amending the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure

Whereas, pursuant to subsection 10(3) of the *Broadcasting Act*^a and subsection 69(1) of the *Telecommunications Act*^b, a copy of the proposed *Rules Amending the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 3, 2015, and a reasonable opportunity was given to licensees and other interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Rules;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 10(1) and section 21 of the *Broadcasting Act*^a and sections 57 and 67^c of the *Telecommunications Act*^b, makes the annexed *Rules Amending the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*.

Gatineau, April 24, 2015

JOHN TRAVERSY
Secretary General
Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission

RULES AMENDING THE CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION RULES OF PRACTICE AND PROCEDURE

AMENDMENT

1. Section 52 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*¹ is replaced by the following:

52. An application for the resolution of a matter under an alternative dispute resolution process must be made in accordance with the procedural requirements established by the Commission in *Broadcasting and Telecom Information Bulletin CRTC 2013-637*, dated November 28, 2013.

Requirements
to be followed

Enregistrement
DORS/2015-92 Le 28 avril 2015

LOI SUR LA RADIODIFFUSION
LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Règles modifiant les Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3) de la *Loi sur la radiodiffusion*^a et au paragraphe 69(1) de la *Loi sur les télécommunications*^b, le projet de règles intitulé *Règles modifiant les Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 janvier 2015 et que les titulaires de licences et autres intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

À ces causes, en vertu du paragraphe 10(1) et de l'article 21 de la *Loi sur la radiodiffusion*^a et des articles 57 et 67^c de la *Loi sur les télécommunications*^b, le Conseil établit les *Règles modifiant les Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ci-après.

Gatineau, le 24 avril 2015

Le secrétaire général du
Conseil de la radiodiffusion et
des télécommunications canadiennes
JOHN TRAVERSY

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DE PRATIQUE ET DE PROCÉDURE DU CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

MODIFICATION

1. L'article 52 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*¹ est remplacé par ce qui suit :

52. Les demandes de règlement d'une affaire au moyen d'un processus substitutif de règlement des différends sont faites conformément aux exigences procédurales établies par le Conseil dans le *Bulletin de radiodiffusion et de télécommunication CRTC 2013-637* du 28 novembre 2013.

Exigences à
respecter

^a S.C. 1991, c. 11

^b S.C. 1993, c. 38

^c S.C. 1998, c. 8, s. 7

¹ SOR/2010-277

^a L.C. 1991, ch. 11

^b L.C. 1993, ch. 38

^c L.C. 1998, ch. 8, art. 7

¹ DORS/2010-277

COMING INTO FORCE

2. These Rules come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. The Explanatory Note for these Rules appears at page 1292, following SOR/2015-91.

N.B. La Note explicative de ces règles se trouve à la page 1292, à la suite du DORS/2015-91.

Registration
SOR/2015-93 April 30, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

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

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

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

Therefore, the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency, pursuant to paragraphs 42(1)(d)^b and (e)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 10 of Part 2 of the schedule to the *Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order*.

Calgary, April 29, 2015

Enregistrement
DORS/2015-93 Le 30 avril 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

Attendu que, en vertu du paragraphe 39(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 recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*^c, créé l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie;

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

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, en application de 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 42(1)d)^a de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que l'ordonnance projetée est nécessaire à l'exécution du plan de promotion et de recherche que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 42(1)d)^a et e)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 10 de la partie 2 de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*^c, l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*, ci-après.

Calgary, le 29 avril 2015

^a SOR/2002-48

^b S.C. 1993, c. 3, s. 12

^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. 1993, ch. 3, art. 12

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/2002-48

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

**ORDER AMENDING THE BEEF
CATTLE RESEARCH, MARKET
DEVELOPMENT AND
PROMOTION LEVIES
ORDER**

**ORDONNANCE MODIFIANT
L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES
À PAYER POUR LA RECHERCHE, LE
DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS ET LA
PROMOTION DES BOVINS DE BOUCHERIE**

AMENDMENT

1. Section 15 of the *Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order*¹ is replaced by the following:

Cessation of
Order

15. This Order ceases to have effect on June 30, 2016.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The amendment sets out June 30, 2016, as the date on which the levies cease to have effect.

MODIFICATION

1. L'article 15 de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*¹ est remplacé par ce qui suit :

15. La présente ordonnance cesse d'avoir effet le 30 juin 2016.

Cessation
d'effet

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

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

La modification reporte au 30 juin 2016 la date de cessation d'application des redevances.

¹ SOR/2010-158

¹ DORS/2010-158

Registration
SOR/2015-94 May 1, 2015

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

P.C. 2015-467 April 30, 2015

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of each band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

AMENDMENT

1. The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Atikameksheng Anishnawbek
Gamblers
Glooscap First Nation
Kingfisher
Lac La Ronge Indian Band
Lower Similkameen
Pic Mobert
T'it'q'et
Tsuu T'ina Nation
Wahgoshig
Wunnumin

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the First Nation institutions created under the *First*

Enregistrement
DORS/2015-94 Le 1^{er} mai 2015

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

C.P. 2015-467 Le 30 avril 2015

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de chaque bande visée dans le décret ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Atikameksheng Anishnawbek
Gamblers
Première Nation Glooscap
Kingfisher
Bande indienne Lac La Ronge
Lower Similkameen
Pic Mobert
T'it'q'et
Nation Tsuu T'ina
Wahgoshig
Wunnumin

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions des Premières Nations créées en

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, c. 19, s. 658

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, c. 19, s. 658

Nations Fiscal Management Act, first require addition to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. Accordingly, subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that a First Nation may request the Governor General in Council to add, change or delete its name from the schedule.

Background

The *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force on April 1, 2006. The *First Nations Fiscal Management Act* supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the First Nations fiscal institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

Objectives

Eleven First Nations have requested, via Band Council Resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Glooscap First Nation in Nova Scotia; Atikameksheng Anishnawbek, Kingfisher, Pic Mobert, Wahgoshig and Wunnumin in Ontario; Gamblers in Manitoba; Lac La Ronge Indian Band in Saskatchewan; Tsuu T'ina Nation in Alberta; and Lower Similkameen and T'it'q'et in British Columbia.

		Location (Most Populous Reserve)	Population (Registered)	FNFTA ²	Section 83 of the <i>Indian Act</i> ³
Nova Scotia	Glooscap First Nation	Glooscap First Nation Approximately 6 km from Hantsport	344	Compliant	No

vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Par conséquent, le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'une Première Nation peut demander au gouverneur général en conseil de modifier l'annexe pour y ajouter son nom, le modifier ou le retrancher.

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations, et le soutien de leur capacité de gestion financière. Pour atteindre ces objectifs, on misera sur les institutions financières des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières nations, la Commission de la fiscalité des Premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières nations.

Objectifs

Les 11 Premières Nations suivantes, par le biais des résolutions de conseil de bande, ont demandé à être ajoutées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Première Nation Glooscap de la Nouvelle-Écosse; Atikameksheng Anishnawbek, Kingfisher, Pic Mobert, Wahgoshig et Wunnumin de l'Ontario; Gamblers du Manitoba; Bande indienne Lac La Ronge de la Saskatchewan; Nation Tsuu T'ina de l'Alberta; Lower Similkameen et T'it'q'et de la Colombie-Britannique.

		Emplacement (Réserve la plus populeuse)	Population (inscrite)	LTFPN ²	Article 83 de la <i>Loi sur les Indiens</i> ³
Nouvelle-Écosse	Première Nation Glooscap	Première Nation Glooscap Approximativement 6 km de Hantsport	344	Conforme	Non

¹ The title was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

² The *First Nations Financial Transparency Act* requires that Bands (as defined in the *Indian Act*), make their audited consolidated financial statements and the Schedule of Remuneration and Expenses available to their members, as well as post and publish the documents on their Web site. In compliance with the Act, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada is also required to publish these documents on its Web site. For more information, please consult <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/F-11.66/page-1.html>.

³ First Nations in Canada have two available sources of property taxation authority: section 83 of the *Indian Act* — available to all bands; and the *First Nations Fiscal Management Act* — available only to scheduled First Nations.

¹ Précédemment connue sous le titre de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, elle a été modifiée le 1^{er} avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières nations.

² La *Loi sur la transparence financière des Premières Nations* exige que les conseils de bande, au sens de la *Loi sur les Indiens*, doivent préparer eux-mêmes leurs états financiers consolidés et vérifiés, y compris la rémunération et les dépenses, à la disposition de leurs membres ainsi que de publier et enregistrer les documents sur leur site Web. En conformité avec la Loi, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada doit également publier ces documents sur son site Web. Pour obtenir de plus amples informations, veuillez consulter le <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-11.66/page-1.html>.

³ Les Premières Nations du Canada disposent de deux sources pour percevoir les impôts fonciers : article 83 de la *Loi sur les Indiens* — source offerte à toutes les bandes et la *Loi sur la gestion financière des premières nations* — uniquement disponible pour les Premières Nations inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

		Location (Most Populous Reserve)	Population (Registered)	FNFTA ²	Section 83 of the <i>Indian Act</i> ³
Ontario	Atikameksheng Anishnawbek	Whitefish Lake 6 Approximately 50 km southwest of Sudbury	1 184	Compliant	Yes
	Kingfisher	Kingfisher Lake 1 Approximately 400 km northeast of Sioux Lookout	567	Compliant	No
	Pic Mobert	Pic Mobert North 70 km east of Marathon	960	Compliant	No
	Wahgoshig	Abitibi 70 120 km east of Timmins	319	Compliant	No
	Wunnumin	Wunnumin 1 Approximately 320-400 km from Sioux Lookout	671	Compliant	No
Manitoba	Gamblers	Gambler 63 170 km southwest of Dauphin	262	Compliant	No
Saskatchewan	Lac La Ronge Indian Band	Stanley 157 56 km northeast of Lac La Ronge	10 221	Compliant	No
Alberta	Tsuu T'ina Nation	Tsuu T'ina Nation 145 13 km southeast of Calgary	2 195	Compliant	Yes
British Columbia	Lower Similkameen	Chopaka 7 and 8 50 km southwest of Penticton	495	Compliant	Yes
	T'it'q'et	Lillooet 1 Lillooet District, west of the town of Lillooet and north of Seton River	417	Compliant	Yes

This chart is based on Aboriginal Affairs and Northern Development Canada's (AANDC) collection of information on First Nation communities across Canada as of January 2015. For more information about a community — including direct links to First Nation Web sites, as available — please consult AANDC's Web site at <http://pse5-esd5.ainc-inac.gc.ca/fnp/Main/Index.aspx?lang=eng>.

Once added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*, these First Nations will have the ability to access some or all of the services provided by the fiscal institutions under the *First Nations Fiscal Management Act*. The First Nations may — should their governments so choose to — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations who are added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a

		Emplacement (Réserve la plus populeuse)	Population (inscrite)	LTFPN ²	Article 83 de la <i>Loi sur les Indiens</i> ³
Ontario	Atikameksheng Anishnawbek	Whitefish Lake 6 Approximativement 50 km au sud-ouest de Sudbury	1 184	Conforme	Oui
	Kingfisher	Kingfisher Lake 1 Approximativement 400 km au nord-est de Sioux Lookout	567	Conforme	Non
	Pic Mobert	Pic Mobert Nord 70 km à l'est de Marathon	960	Conforme	Non
	Wahgoshig	Abitibi 70 120 km à l'est de Timmins	319	Conforme	Non
	Wunnumin	Wunnumin 1 Approximativement 320-400 km de Sioux Lookout	671	Conforme	Non
Manitoba	Gamblers	Gambler 63 170 km au sud-ouest de Dauphin	262	Conforme	Non
Saskatchewan	Bande indienne Lac La Ronge	Stanley 157 56 km au nord-est du Lac La Ronge	10 221	Conforme	Non
Alberta	Nation Tsuu T'ina	Nation Tsuu T'ina 145 13 km au sud-est de Calgary	2 195	Conforme	Oui
Colombie-Britannique	Lower Similkameen	Chopaka 7 et 8 50 km au sud-ouest de Penticton	495	Conforme	Oui
	T'it'q'et	Lillooet 1 District Lillooet, ouest de la ville d'Illlooet et nord de la rivière Seton	417	Conforme	Oui

Ce graphique s'appuie sur la cueillette de données, en date de janvier 2015, d'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (AADNC) portant sur les communautés autochtones dans tout le Canada. Pour plus de renseignements sur les communautés autochtones, y compris un lien direct à la page Profils des Premières Nations, veuillez consulter le site Web d'AADNC à <http://pse5-esd5.ainc-inac.gc.ca/FNP/Main/Index.aspx?lang=fr>.

Lorsqu'elles seront ajoutées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts par les institutions financières sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les Premières Nations peuvent, si leur gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations dont le nom est ajouté à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi

First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

Description

There are currently 147 First Nations on the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. The addition of 11 more First Nations will bring this total to 158. The First Nations Tax Commission, the First Nations Finance Authority and the First Nations Financial Management Board will continue to work closely with First Nations appearing on the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*, who wish to implement property tax systems, strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

For First Nations choosing to exercise their property tax jurisdiction, the First Nations Tax Commission ensures the integrity of the First Nations real property tax regime under both the *Indian Act* and the *First Nations Fiscal Management Act*. In the case of property taxation under the *Indian Act*, the First Nations Tax Commission advises the Minister of Indian Affairs and Northern Development with respect to property tax by-laws and recommends approval. With respect to property taxation under the *First Nations Fiscal Management Act*, the First Nations Tax Commission approves the property tax laws directly. In both instances, the First Nations Tax Commission applies a firm assessment criterion to the by-law or law being considered for approval, including compliance with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*; conformity with the principles of natural justice; conformity with the respective legislation and supporting regulations; and conformity with the First Nations Tax Commission policy.

The First Nations Tax Commission will facilitate the transition for any First Nation who has requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*, to access the property tax regime created by the *First Nations Fiscal Management Act* should they so choose. The First Nations Tax Commission ensures the integrity of the system through promoting a common approach to First Nations' real property taxation nationwide.

First Nations scheduled under the *First Nations Fiscal Management Act* and intending to become a borrowing member of the First Nations Finance Authority must first obtain a financial performance certificate. In order to obtain this certificate, a First Nation must have a financial administration law that meets First Nations Financial Management Board standards. The financial performance certification is a point in time assessment of financial condition. It should be noted that the financial performance certificate is one criterion that the First Nations Finance Authority will use in their determination to provide a loan to a First Nation. The financial performance certificate is not intended to provide the basis for assessing credit worthiness for a particular loan, rather, the assessment⁴ evaluates how well a First Nation is using its resources to run its government, and provides a signal of overall financial health of a First Nation. The financial management systems

demandent l'agrément en matière de résultats financiers ainsi que la certification de leurs systèmes de gestion financière. Elles ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Description

Cent quarante-sept Premières Nations figurent actuellement à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Avec l'adjonction de ces 11 Premières Nations, ce nombre passera à 158. La Commission de la fiscalité des Premières nations, l'Administration financière des Premières nations et le Conseil de gestion financière des Premières nations continueront de collaborer étroitement avec les Premières Nations dont les noms figurent à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* qui désirent mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

Pour les Premières Nations qui désirent exercer leur pouvoir d'imposition de taxes foncières, la Commission de la fiscalité des Premières nations assure l'intégrité du régime de fiscalité foncière des Premières Nations en vertu de la *Loi sur les Indiens* et de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Dans le cas de l'impôt foncier en vertu de la *Loi sur les Indiens*, la Commission de la fiscalité des Premières nations conseille le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien relativement aux règlements connexes et en recommande l'approbation. En ce qui concerne la fiscalité foncière en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, la Commission de la fiscalité des Premières nations a le pouvoir de l'approuver directement. Dans les deux cas, la Commission de la fiscalité des Premières nations applique de stricts critères d'évaluation aux fins d'approbation de la législation et de la réglementation envisagées, notamment en ce qui a trait à leur conformité à la *Charte canadienne des droits et libertés*, aux principes de justice naturelle, à la législation et aux règlements connexes s'appliquant, ainsi qu'à la politique de la Commission de la fiscalité des Premières nations.

La Commission de la fiscalité des Premières nations facilitera la transition des Premières Nations qui ont demandé à être ajoutées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* afin d'accéder, si elles le désirent, au régime d'impôt foncier créé par la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. La Commission de la fiscalité des Premières nations assure l'intégrité du régime par une approche commune portant sur la fiscalité foncière des Premières Nations à l'échelle pancanadienne.

Les Premières Nations qui figurent à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* et qui ont l'intention de devenir « membre emprunteur » de l'Administration financière des Premières nations doivent obtenir un certificat de rendement financier. Pour ce faire, la Première Nation doit avoir une loi sur l'administration financière qui répond aux normes établies par le Conseil de gestion financière des Premières nations. Le certificat de rendement financier, qui correspond à une évaluation ponctuelle dans le temps de la condition financière, est l'un des critères qui aident l'Administration financière des Premières nations à déterminer si un prêt sera accordé. Il ne doit toutefois pas servir de fondement à l'évaluation de la solvabilité pour un prêt en particulier. L'évaluation⁴ indique plutôt le degré selon lequel la Première Nation fait une bonne utilisation des ressources pour administrer son gouvernement et donne un aperçu de la santé financière générale de la

⁴ For more information, please consult <http://www.fnfmb.com/services/certification/financial-performance-certification/>.

⁴ Pour obtenir de plus amples informations, veuillez consulter le <http://www.fnfmb.com/fr/services/certification/financial-performance-certification/>.

certificate is a secondary certification that First Nations may seek in order to gain access to financing through the First Nations Finance Authority, dependent upon which certification and borrowing path⁵ they may choose to pursue under the *First Nations Fiscal Management Act*.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

Consultation

Given that this Order implements a request by these 11 First Nations to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nations with the residents of their communities. The *First Nations Fiscal Management Act* institutions will continue to work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Rationale

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property tax system under the *First Nations Fiscal Management Act*, seek certification of its financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nations communities.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this Order and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with adding First Nations to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Première Nation. Le certificat sur les systèmes de gestion financière est un certificat secondaire que les Premières Nations peuvent vouloir obtenir pour accéder au financement offert par l'Administration financière des Premières Nations, tout dépendant du processus de certification et d'emprunt⁵ choisi en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent décret, car il n'entraîne aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent décret, car il n'impose aucuns frais de conformité et/ou frais d'administration pour les petites entreprises.

Consultation

Compte tenu du fait que ce décret met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* de ces 11 Premières Nations, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été faites par les Premières Nations auprès des résidents de leur collectivité. Les institutions des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* poursuivront leur collaboration étroite avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Justification

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, de demander l'attestation de ses résultats financiers et la certification de ses systèmes de gestion financière et/ou participer à un régime de financement des obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le présent décret ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou permanents ne peuvent être associés à l'ajout de Premières Nations à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

⁵ For more information, please consult <http://www.fnfm.com/services/certification/certification-options/>.

⁵ Pour obtenir de plus amples informations, veuillez consulter le <http://www.fnfm.com/fr/services/certification/certification-options/>.

Contacts

For the First Nations Tax Commission

Clarine Ostrove
Legal Counsel
c/o Mandell Pinder
422-1080 Mainland Street
Vancouver, British Columbia
V6B 2T4
Telephone: 604-681-4146
Fax: 604-681-0959

For Aboriginal Affairs and Northern Development Canada

Dennis Price
Director
Policy Development Directorate
Policy and Coordination Branch
10 Wellington Street
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-0103
Fax: 819-997-7054

Personnes-ressources

Pour la Commission de la fiscalité des Premières nations

Clarine Ostrove
Avocate-conseil
a/s de Mandell Pinder
422-1080, rue Mainland
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 2T4
Téléphone : 604-681-4146
Télécopieur : 604-681-0959

Pour Affaires autochtones et Développement du Nord Canada

Dennis Price
Directeur
Direction du développement des politiques
Direction générale des politiques et de la coordination
10, rue Wellington
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-0103
Télécopieur : 819-997-7054

Registration
SOR/2015-95 May 1, 2015

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Fees — Public Policy)

P.C. 2015-468 April 30, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsections 5(1) and 89(1)^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Fees — Public Policy)*.

**REGULATIONS AMENDING THE
IMMIGRATION AND REFUGEE
PROTECTION REGULATIONS
(FEES — PUBLIC POLICY)**

AMENDMENTS

1. The heading before section 307 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

Fees for a Request under Section 25 of the Act or an Examination of Circumstances under Section 25.2 of the Act

2. The portion of section 307 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

307. The following fees are payable for processing an application made in accordance with section 66 or for examining the circumstances under subsection 25.2(1) of the Act of a foreign national who applies for permanent resident status or for a permanent resident visa, if no fees are payable in respect of the same applicant for processing an application to remain in Canada as a permanent resident or an application for a permanent resident visa:

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2015-95 Le 1^{er} mai 2015

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais — intérêt public)

C.P. 2015-468 Le 30 avril 2015

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu des paragraphes 5(1) et 89(1)^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais — intérêt public)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION
ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS
(FRAIS — INTÉRÊT PUBLIC)**

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 307 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est remplacé par ce qui suit :

Frais pour l'examen d'une demande en vertu de l'article 25 de la Loi ou pour une étude de cas aux termes de l'article 25.2 de la Loi

2. Le passage de l'article 307 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

307. Les frais ci-après sont à payer pour l'examen de la demande faite aux termes de l'article 66 ou pour l'étude du cas, aux termes du paragraphe 25.2(1) de la Loi, de l'étranger qui demande le statut de résident permanent ou un visa de résident permanent, si aucuns frais ne sont par ailleurs à payer à l'égard du même demandeur pour l'examen d'une demande de séjour au Canada à titre de résident permanent ou d'une demande de visa de résident permanent :

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Fees

Frais

^a S.C. 2012, c. 17, s. 30

^b S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/2002-227

^a L.C. 2012, ch. 17, art. 30

^b L.C. 2001, ch. 27

¹ DORS/2002-227

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Section 307 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) requires amendment to include reference to the public policy provision (section 25.2) in addition to the existing reference to humanitarian and compassionate consideration requested by a foreign national (section 25).

Background

The *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) authorizes the Minister of Citizenship and Immigration (the Minister) to grant permanent resident status or exemptions from any applicable requirement of IRPA or its Regulations on the basis of public policy considerations. This authority (section 25.2) of IRPA was created with the passage of the *Balanced Refugee Reform Act* (BRRRA) on June 29, 2010.

Prior to royal assent of the BRRRA, the Minister's public policy considerations authority fell under section 25 of IRPA, the same provision as the authority to grant permanent resident status or an exemption from certain criteria or obligations of IRPA based on humanitarian and compassionate (H and C) considerations.

In November 2010, shortly after royal assent of the BRRRA, a regulatory package was expedited in order to ensure that persons granted positive consideration under the new public policy provision (section 25.2) retained the same benefits that flowed from the granting of positive consideration under the former section 25 of IRPA. While most of the H and C regulations were updated at that time to reflect the new public policy provision (section 25.2), the fees regulation associated with applications under section 25, was not updated.

Objectives

The objective of the amendment is to clarify in regulations the Minister's authority to charge processing fees for examination of public policy considerations under the public policy provision (section 25.2) of IRPA, as well as for applications submitted under the H and C provision (section 25).

Description

The Regulations amend section 307 of the IRPR to add reference to subsection 25.2(1) of the Act in that provision, in order to clarify that the fee structure laid out in section 307 applies both to an application by a foreign national for H and C consideration under subsection 25(1) and to the examination of public policy considerations initiated by the Minister under subsection 25.2(1).

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'article 307 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* doit être modifié pour ajouter la référence à la disposition sur l'intérêt public (article 25.2) en plus de la référence actuelle aux considérations humanitaires demandées par un étranger (article 25).

Contexte

La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) donne le pouvoir au ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration (le ministre) d'octroyer le statut de résident permanent ou de lever l'ensemble ou une partie des critères et des obligations applicables de la LIPR ou de son règlement, s'il estime que l'intérêt public le justifie. Ce pouvoir (article 25.2) de la LIPR a été créé lors de l'adoption le 29 juin 2010 de la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés*.

Préalablement à la sanction royale de la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés*, le pouvoir du ministre en matière d'intérêt public relevait de l'article 25 de la LIPR, les mêmes dispositions lui donnant le pouvoir d'octroyer le statut de résident permanent ou de lever l'ensemble ou une partie des critères et des obligations applicables pour des motifs d'ordre humanitaire ou d'intérêt public.

En novembre 2010, peu après la sanction royale de la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés*, un dossier sur la réglementation a été traité en accéléré pour voir à ce que ceux ayant reçu une réponse positive en vertu des nouvelles dispositions sur la politique d'intérêt public (article 25.2) de la LIPR obtiennent les mêmes avantages que ceux ayant reçu une telle réponse en vertu des anciennes dispositions de l'article 25 de la LIPR. Bien que la majorité des considérations humanitaires aient été alors mises à jour pour refléter les nouvelles dispositions sur la politique d'intérêt public (article 25.2), les dispositions portant sur les frais et associées aux demandes faites par les étrangers en vertu de l'article 25 n'ont pas, quant à elles, été mises à jour.

Objectifs

La modification réglementaire proposée vise à clarifier les pouvoirs du ministre en ce qui a trait à l'exigence de frais de traitement pour les demandes d'examen d'intérêt public en vertu des dispositions sur la politique d'intérêt public (article 25.2), ainsi que pour les demandes faites par les étrangers relatives aux considérations humanitaires (article 25) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Description

Les mesures réglementaires proposées modifient l'article 307 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* pour y ajouter un renvoi au paragraphe 25.2(1) de la LIPR afin de préciser que la structure des droits présentée à l'article 307 s'applique à une demande faite par un étranger et fondée sur des considérations humanitaires en vertu du paragraphe 25(1) ainsi qu'à un examen d'intérêt public lancé par le ministre en vertu du paragraphe 25.2(1).

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there are no administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs imposed on small business.

Rationale

The amendments make technical amendments to update the H and C and public policy fees regulations to reflect legislative amendments that came into force with the passage of the BRRRA on June 29, 2010.

By including a specific reference to the public policy provision in the existing H and C and public policy fees regulation, the Minister’s authority to charge fees in respect of both these provisions would be clarified. These amendments reflect current Citizenship and Immigration Canada policy and practice, and do not add or change any fees.

It should be noted that the BRRRA also introduced an amendment under subsection 25.2(2) of the public policy provision authorizing the Minister to exempt a foreign national from the payment of any applicable fees relating to examination of public policy considerations under subsection 25.2(1) of the public policy provision. The amendment to the fees regulation will not limit the Minister’s ability to waive fees.

There are no costs associated with this proposed regulatory amendment.

Implementation, enforcement and service standards

This amendment does not entail implementation requirements, as it reflects current practice.

Contact

Justine Akman
Director
Social Policy and Programs
Immigration Branch
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-437-6623
Fax: 613-941-9323
Email: Justine.Akman@cic.gc.ca

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, étant donné qu’il n’y a pas de coûts administratifs associés aux activités.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, étant donné qu’il n’y a pas de coûts administratifs imposés aux petites entreprises.

Justification

La modification réglementaire proposée mettrait à jour les dispositions sur les frais associés aux demandes d’intérêt public et à celles fondées sur des considérations humanitaires pour représenter les modifications législatives entrées en vigueur avec l’adoption le 29 juin 2010 de la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés*.

L’ajout d’une référence précise aux dispositions sur la politique d’intérêt public dans les règlements sur les frais touchant les considérations humanitaires et d’intérêt public clarifierait les pouvoirs du ministre quant à l’imposition de frais relativement à ces dispositions. En outre, cette modification technique vise à maintenir le statu quo étant donné qu’elle est à l’image des politiques et pratiques actuelles de Citoyenneté et Immigration Canada.

Il est à noter que la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés* a aussi entraîné une modification en vertu du paragraphe 25.2(2) sur la politique d’intérêt public, laquelle autorise le ministre à dispenser un étranger du paiement des frais afférents à une étude de cas d’intérêt public en vertu du paragraphe 25.2(1). Cette modification associée aux frais des demandes d’intérêt public et aux considérations humanitaires ne limite en aucun cas le pouvoir du ministre de dispenser les frais.

Il n’y a pas de coûts associés à cette proposition de modification réglementaire.

Mise en œuvre, application et normes de service

La présente modification n’entraîne aucune exigence de mise en œuvre puisqu’elle est à l’image des pratiques actuelles.

Personne-ressource

Justine Akman
Directrice
Politiques et programmes sociaux
Direction générale de l’immigration
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-437-6623
Télécopieur : 613-941-9323
Courriel : Justine.Akman@cic.gc.ca

Registration
SOR/2015-96 May 1, 2015

FISHERIES ACT

Regulations Amending the Pacific Aquaculture Regulations

P.C. 2015-469 April 30, 2015

Whereas the *User Fees Act*^a applies in respect of the fees fixed in the annexed Regulations;

And whereas the requirements of section 4 of that Act have been complied with;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 8 and subsection 43(1)^b of the *Fisheries Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Aquaculture Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC AQUACULTURE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 1 of the *Pacific Aquaculture Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“shellfish” means *Mollusca*, *Echinodermata* and *Crustacea*. (*mollusques et crustacés*)

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

3. (1) The Minister may issue an aquaculture licence authorizing a person to engage in aquaculture and prescribed activities on payment of the flat fee and the annual fee for the licence for the first year of the period during which it is valid.

(2) The flat fee is payable for each aquaculture licence application and is determined in accordance with the formula

$$A \times B$$

where

A is

(a) in the case of an aquaculture licence for fish cultivated for non-commercial purposes, \$0, and

(b) in the case of all other aquaculture licences, \$100; and

B is the annual adjustment factor determined in accordance with the formula

$$[(C - 2015) \times .02] + 1$$

where

C is the year of the payment of the fee.

Enregistrement
DORS/2015-96 Le 1^{er} mai 2015

LOI SUR LES PÊCHES

Règlement modifiant le Règlement du Pacifique sur l'aquaculture

C.P. 2015-469 Le 30 avril 2015

Attendu que la *Loi sur les frais d'utilisation*^a s'applique aux droits fixés par le règlement ci-après;

Attendu que les conditions prévues à l'article 4 de cette loi ont été remplies,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 8 et du paragraphe 43(1)^b de la *Loi sur les pêches*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement du Pacifique sur l'aquaculture*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU PACIFIQUE SUR L'AQUACULTURE

MODIFICATIONS

1. L'article 1 du Règlement du Pacifique sur l'aquaculture¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« mollusques et crustacés » S'entend aussi des échinodermes. (*shellfish*)

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

3. (1) Le ministre peut délivrer un permis d'aquaculture autorisant une personne à pratiquer l'aquaculture ou des activités réglementaires sur paiement des droits fixes et annuels pour la première année de validité du permis.

(2) Les droits fixes doivent être payés pour chaque demande de permis d'aquaculture. Ils sont calculés selon la formule suivante :

$$A \times B$$

où :

A représente :

a) pour un permis d'aquaculture pour l'élevage du poisson à des fins non commerciales, zéro;

b) pour tout autre permis d'aquaculture, 100 \$;

B le coefficient d'ajustement annuel, calculé selon la formule suivante :

$$[(C - 2015) \times 0,02] + 1$$

où :

C représente l'année du paiement des droits.

^a S.C. 2004, c. 6

^b S.C. 2012, c. 19, s. 149(4)

^c R.S., c. F-14

¹ SOR/2010-270

^a L.C. 2004, ch. 6

^b L.C. 2012, ch. 19, par. 149(4)

^c L.R., ch. F-14

¹ DORS/2010-270

(3) The annual fee is payable in respect of each year of the period during which the licence is valid and is determined in accordance with the formula

$$D \times E \times B$$

where

D is

- (a) in the case of an aquaculture licence for fish cultivated for commercial purposes in a marine environment other than those fish referred to in paragraph (b), the number of tonnes of fish authorized to be cultivated under the terms of the licence,
- (b) in the case of an aquaculture licence for shellfish cultivated for commercial purposes in a marine environment, the number of hectares on which the shellfish are authorized to be cultivated under the terms of the licence, and
- (c) in the case of an aquaculture licence for fish cultivated for commercial purposes in a freshwater facility or in a land-based facility, zero, and
- (d) in the case of an aquaculture licence for fish cultivated for non-commercial purposes, zero;

E is

- (a) in the case of the licence referred to in paragraph (a) of the description of D, \$2.50,
- (b) in the case of the licence referred to in paragraph (b) of the description of D, \$5.00,
- (c) in the case of the licence referred to in paragraph (c) of the description of D, \$0, and
- (d) in the case of the licence referred to in paragraph (d) of the description of D, \$0; and

B is the annual adjustment factor determined for B in subsection (2).

(4) An aquaculture licence must not be issued to an applicant who has not paid in full the flat and annual fees for aquaculture licences that were previously issued to that applicant.

3. Section 4 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (o), by adding “and” at the end of paragraph (p) and by adding the following after paragraph (p):

(q) the place and time at which and the manner by which the annual licence fee must be paid.

4. The Regulations are amended by adding the following after section 4:

4.1 (1) If, during a given year, a condition in an aquaculture licence is amended to modify the quantity of fish authorized to be cultivated or the area within which shellfish is authorized to be cultivated, the annual fee payable for that particular year must be recalculated.

(2) In the event that the annual fee is recalculated, the Minister must amend the conditions of the licence respecting the payment of the fee to reflect any increase if the specific amount of each annual fee is set out in the licence.

COMING INTO FORCE

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

(3) Les droits annuels doivent être payés pour chaque année de validité du permis d'aquaculture. Ils sont calculés selon la formule suivante :

$$D \times E \times B$$

où :

D représente :

- a) dans le cas d'un permis d'aquaculture pour l'élevage du poisson en milieu marin à des fins commerciales, autre que les poissons visés à l'alinéa b), la quantité de poissons dont l'élevage est autorisé aux termes du permis, en tonnes;
- b) dans le cas d'un permis d'aquaculture pour l'élevage des mollusques et crustacés en milieu marin à des fins commerciales, la superficie du lieu où cet élevage est autorisé aux termes du permis, en hectares;
- c) dans le cas d'un permis d'aquaculture pour l'élevage du poisson à des fins commerciales dans des installations en eau douce ou des installations terrestres, zéro;
- d) dans le cas d'un permis d'aquaculture pour l'élevage du poisson à des fins non commerciales, zéro;

E représente :

- a) dans le cas du permis visé à l'alinéa a) de la description de l'élément D, 2,50 \$;
- b) dans le cas du permis visé à l'alinéa b) de la description de l'élément D, 5,00 \$;
- c) dans le cas du permis visé à l'alinéa c) de la description de l'élément D, zéro;
- d) dans le cas du permis visé à l'alinéa d) de la description de l'élément D, zéro;

B le coefficient d'ajustement annuel calculé conformément à l'élément B du paragraphe (2).

(4) Aucun permis d'aquaculture n'est délivré au demandeur qui a omis de payer en totalité les droits fixes ou annuels exigibles pour un permis d'aquaculture qui lui a été délivré antérieurement.

3. L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa p), de ce qui suit :

q) les modalités de paiement des droits annuels à payer pour un permis d'aquaculture.

4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

4.1 (1) En cas de modification, au cours d'une année donnée, d'une condition d'un permis d'aquaculture relative à la quantité de poissons dont l'élevage est autorisé ou au lieu où l'élevage de mollusques et crustacés est autorisé, les droits annuels à payer pour l'année en cause sont calculés de nouveau.

(2) Dans le cas où le montant des droits annuels est prévu par le permis, le ministre modifie les conditions du permis relatives au paiement de ces droits afin de prendre en compte l'augmentation de ceux-ci par application du paragraphe (1), le cas échéant.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Prior to December 2010, the Province of British Columbia was responsible for issuing both the licences required to operate an aquaculture facility and the land tenures required to properly locate these facilities within the province. In 2010, as a result of a Supreme Court of British Columbia (B.C.) decision, the *Pacific Aquaculture Regulations* (the Regulations or the PAR) were implemented to replace the provincial regime, and to establish a federal licensing regime for marine finfish, shellfish, and freshwater aquaculture operators. The Department of Fisheries and Oceans (DFO) established the British Columbia Aquaculture Regulatory Program (the Program) to operationalize the Regulations.

In issuing licences under the Regulations, the DFO grants aquaculture operators the privilege of conducting a fishery in the course of which they make varying usage of the marine water column. As a result, it is appropriate to charge licence fees both as a method of cost recovery and as payment for a fishery through which exclusive access is granted to the marine water column for the purpose of commercial production (i.e. economic benefit).

During the development and implementation of the Regulations, it was determined that, given the nature of the licence fees being considered, they had to be treated as new user fees subject to the requirements of the *User Fees Act* (UFA). The UFA requires detailed consultations with parties who would be subject to any proposed new fee and service standard, as well as a parliamentary review of such fee proposals. Due to the short timeframe set by the Supreme Court of B.C. to develop and implement the Regulations, which did not align with the lengthy process for implementing a new fee structure for aquaculture licences under the UFA, fees were not initially included when the Regulations came into force. As a result, aquaculture licences have been issued without fees being charged since December 2010.

Background

Presently, there are salmon, trout, Pacific oyster, clam, mussel, and scallop culturing operations in northern and eastern Vancouver Island (Port Hardy, Port McNeil, Campbell River, Tofino, Baynes Sound). The total value of cultured finfish produced in 2013 was \$486 million, of which 98% was salmon. The total value of cultured shellfish in 2013 was \$22 million. B.C. exports 70% of its aquaculture production, mainly to the United States. B.C. is the largest aquaculture producing province in Canada.

In May 2008, citing concerns related to impacts of aquaculture activities on wild salmon populations, Alexandra B. Morton, the Pacific Coast Wild Salmon Society, the Wilderness Tourism Association, the Southern Area (E) Gillnetters Association, and the Fishing Vessel Owners' Association of British Columbia (the Applicants) applied to the Supreme Court of B.C. seeking a declaration that certain provincial legislation relating to aquaculture

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Avant décembre 2010, c'est la province de la Colombie-Britannique qui délivrait les permis d'exploitation des installations aquacoles, ainsi que les régimes fonciers nécessaires pour l'établissement de ces installations dans la province. En 2010, à la suite d'une décision de la Cour suprême de la Colombie-Britannique, le *Règlement du Pacifique sur l'aquaculture* (le Règlement ou le RPA) a été promulgué, en remplacement du régime provincial, ce qui a permis de créer un régime fédéral de permis pour les éleveurs de poissons et de mollusques et crustacés en mer, et pour les exploitants aquacoles en eau douce. Pour appliquer le Règlement, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a mis en place le programme de réglementation de l'aquaculture de la Colombie-Britannique (le Programme).

En octroyant les permis en vertu du Règlement, le MPO accorde aux exploitants aquacoles le droit d'effectuer des pêches au cours desquelles ils font divers usages de la colonne d'eau marine. Ainsi, il convient de prélever des droits de permis à titre de recouvrement des coûts engagés et de paiement pour une pêche par le biais de laquelle un accès exclusif est octroyé à la colonne d'eau marine à des fins de production commerciale (c'est-à-dire de profits économiques).

Lors de la rédaction et de la promulgation du Règlement, on a déterminé que la nature de ces droits imposait de les traiter comme des frais de nouvel utilisateur assujettis à la *Loi sur les frais d'utilisation* (LFU). Cette loi exige la tenue de concertations approfondies avec les parties susceptibles d'être assujetties aux nouveaux droits et normes des services, et exige un examen parlementaire de ces droits. La Cour suprême de la Colombie-Britannique n'a accordé qu'un court délai pour la rédaction et la promulgation du Règlement, délai non compatible avec le long processus nécessaire pour mettre en place un nouveau barème de droits pour les permis d'aquaculture en vertu de la LFU. Par conséquent, le Règlement ne couvrirait pas les droits quand il est entré en vigueur. Ainsi, les permis d'aquaculture sont octroyés sans frais depuis décembre 2010.

Contexte

Il existe actuellement des fermes d'élevage de saumon, de truite, d'huîtres creuses du Pacifique, de palourdes, de moules et de pétoncles au nord et à l'ouest de l'île de Vancouver (Port Hardy, Port McNeil, Campbell River, Tofino, Baynes Sound). La valeur totale des poissons d'élevage produits en 2013 se chiffrait à 486 millions de dollars, le saumon comptant pour 98 % des ventes. La valeur totale des mollusques et crustacés d'élevage en 2013 était de 22 millions de dollars. La Colombie-Britannique exporte 70 % de sa production aquacole, principalement aux États-Unis. La Colombie-Britannique est le plus grand producteur aquacole au Canada.

En mai 2008, évoquant des préoccupations sur les effets de l'aquaculture sur les populations de saumon sauvage, Alexandra B. Morton, la Pacific Coast Wild Salmon Society, la Wilderness Tourism Association, la Southern Area (E) Gillnetters Association et la Fishing Vessel Owners' Association de la Colombie-Britannique (les requérants) ont demandé à la Cour suprême de la Colombie-Britannique de déclarer certaines lois provinciales sur

was *ultra vires* the Province's constitutional jurisdiction. The Applicants argued that finfish aquaculture in B.C. was a "fishery," and that it is therefore an area of exclusive federal jurisdiction.

On February 9, 2009, the Supreme Court of B.C. released its decision finding that "finfish aquaculture" is a "fishery," and falls within the exclusive jurisdiction of Parliament under subsection 91(12) of the *Constitution Act, 1867* (Sea Coast and Inland Fisheries). As a result, it ruled that the majority of the provisions of the provincial aquaculture legislation were outside the constitutional jurisdiction of the Province.

Noting that it would not be in the public interest for the decision to take effect immediately, the Court suspended the application of its decision for a period of 12 months, until February 9, 2010, in order to allow the federal government time to consider legislation (including regulations) of its own. A further extension was granted by the Court until December 18, 2010.

In light of this decision, the DFO developed and implemented the Regulations, which authorize the Minister of Fisheries and Oceans (the Minister) to issue aquaculture licences in respect of "the cultivation of fish" and prescribed activities that are carried out in the marine environment off the coast of B.C. and in certain land-based and freshwater facilities located in the Province. The Regulations also prohibit any person from engaging in such activities without a licence. The Regulations came into force on December 18, 2010. As a result, the DFO has significantly increased regulatory activities and resource requirements related to the management of aquaculture in B.C.

An aquaculture licence defines the management of specific elements, including measures to minimize escapes; transfers; incidental catch; predator control; impacts to fish and fish habitat; fish health; control and monitoring of pathogens and pests; other monitoring requirements; and record keeping, notification, and reporting. The licences also authorize the number of tonnes of finfish to be cultivated or the number of hectares on which the shellfish are to be cultivated. Under the *Fisheries Act*, the Minister has the authority to issue licences for a duration of up to nine years.

In many provinces where the DFO is not the lead aquaculture regulator, multi-year licences are issued. For example, in New Brunswick, licences for marine finfish are issued for three years while licences for shellfish are issued for up to 10 years. Further, licences in Nova Scotia are issued for 10 years, and may be eligible for automatic renewal if the operator is in compliance with regulations and licence conditions. Since 2010, the DFO has issued licences on an annual basis for marine finfish and shellfish, and up to 24 months for freshwater/land-based aquaculture. Licences of a shorter duration were appropriate during the first years of the Program to reflect post-implementation modifications to licence conditions, ongoing First Nation consultation, evolving scientific advice and the outcomes of related advisory processes.

l'aquaculture *ultra vires* par rapport à la compétence constitutionnelle de la province. Les requérants ont soutenu que l'aquaculture des poissons en Colombie-Britannique était une « pêche » et qu'elle relève donc de la compétence exclusive du gouvernement fédéral.

Le 9 février 2009, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a rendu sa décision, dans laquelle elle juge que « l'aquaculture de poissons » est une « pêche » et que celle-ci relève de la compétence exclusive du Parlement conformément au paragraphe 91(12) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (Les pêcheries des côtes de la mer et de l'intérieur). Par conséquent, elle a décidé que la majorité des dispositions législatives provinciales sur l'aquaculture n'entraient pas dans les compétences constitutionnelles de la province.

Indiquant que ce ne serait pas dans l'intérêt public de permettre que la décision entre en vigueur immédiatement, la Cour a suspendu l'application de sa décision pour une période de 12 mois, jusqu'au 9 février 2010, afin de donner le temps au gouvernement fédéral de proposer lui-même une mesure législative (y compris un règlement). Une autre prorogation a par la suite été accordée par la Cour, et ce, jusqu'au 18 décembre 2010.

À la suite de cette décision, le MPO a rédigé et mis en œuvre le Règlement. Celui-ci autorise le ministre des Pêches et des Océans (le ministre) à octroyer des permis d'aquaculture pour l'« élevage du poisson » et les activités prescrites effectuées dans le milieu marin au large des côtes de la Colombie-Britannique et dans certaines installations terrestres et d'eau douce situées dans la province. Le Règlement interdit également d'exercer de telles activités sans permis. Le Règlement est entré en vigueur le 18 décembre 2010. Par conséquent, le MPO a considérablement augmenté les activités réglementaires et les exigences en matière de ressources liées à la gestion de l'aquaculture en Colombie-Britannique.

Un permis d'aquaculture définit les procédures de gestion de certains éléments, dont les mesures visant à réduire au minimum les échappements, les transferts, les captures accidentelles, le contrôle des prédateurs, les incidences sur les poissons et leur habitat, la santé des poissons, le contrôle et la surveillance des pathogènes et des nuisibles, les exigences en matière de surveillance; la tenue de livres, la notification et la préparation de rapports. Les permis précisent également le nombre de tonnes de poissons qu'il est permis de cultiver ou le nombre d'hectares sur lesquels il est permis de cultiver les mollusques et les crustacés. En vertu de la *Loi sur les pêches*, le ministre peut délivrer des permis d'une validité pouvant aller jusqu'à neuf ans.

Dans un grand nombre de provinces où le MPO n'est pas le principal organisme de réglementation de l'aquaculture, des permis pluriannuels sont octroyés. Au Nouveau-Brunswick, par exemple, les permis relatifs à l'élevage de poissons en eau de mer sont valides trois ans, tandis que ceux pour l'élevage de mollusques et de crustacés le sont pour une période pouvant aller jusqu'à 10 ans. En Nouvelle-Écosse, les permis sont valides pour 10 ans et peuvent être automatiquement renouvelables si l'exploitant est en règle avec la législation et les dispositions du permis. Depuis 2010, le MPO a délivré des permis annuels pour l'élevage en mer (poissons, mollusques et crustacés), ainsi que des permis dont la durée peut aller jusqu'à deux ans pour l'aquaculture terrestre et l'aquaculture en eau douce. Les permis de courte durée convenaient aux premières années du programme et ils prenaient en compte les changements après la mise en œuvre apportés aux dispositions du permis, la consultation des Premières Nations, les nouveaux avis scientifiques et les résultats des processus d'avis connexes.

Since its inception, the Program has evolved based on scientific advice, identification of best management practices, and ongoing monitoring. These efforts have introduced a level of stability and certainty regarding management measures under federal authority, whereby the management approach does not change significantly year to year. As a result, the DFO is now in a position to proceed with a transition to multi-year licensing. This will allow aquaculture operators to submit one application for a licence that would authorize their activities for a period of up to nine years. They must also continue to meet their licence conditions throughout the period for which their multi-year licence is issued. This is in line with the Government of Canada's efforts to reduce administrative burden on Canadian businesses, and will also help create improved program efficiency within the DFO. Furthermore, multi-year licensing provides industry with more operational certainty, the ability for longer term planning, and support investments in more sustainable practices.

Objectives

The objectives of the *Regulations Amending the Pacific Aquaculture Regulations* (the Amendments) are to authorize the collection of licence fees issued to aquaculture operators under the PAR, and to introduce an annual 2% inflationary increase that would act to maintain a consistent cost recovery ratio between the increasing cost of licensing activities and the regulatory regime over time, and the revenue generated through the licence fees. Licence fees will cover approximately 10% of the costs associated with federal licensing and aquaculture management activities.

The licence fees are intended to

- recover a partial amount of the cost associated with the issuance of a licence under the Program; and
- charge a fee for a fishery through which the licence holder would have privileged access to a column of water for commercial production.

Description

The Regulations have been amended to require the payment of licence fees for licences issued pursuant to the PAR for commercial purposes. The licence fees have two components: a flat fee portion, due upon application, and an annual portion. The annual fee for the first year of the licence must be paid before the licence can be issued. Since freshwater operations are not granted a licence to operate a fishery using the marine water column, they will only be required to pay the flat fee to partially recover administrative and licence issuance costs.

The Amendments establish a formula for calculating both the flat and annual fee portions based on authorized production parameters, such as the number of sea floor hectares for shellfish culturing, and the number of tonnes of fish for marine finfish operations. It also incorporates a 2% inflationary mechanism that applies to all fees after the first year of the coming into force of the Amendments. The flat fee must be paid only when a licence of any duration is issued.

The annual fee is to be paid every year throughout the duration of the licence and is directly proportional to the number of tonnes of finfish authorized to be cultivated under the terms of the licence or the number of hectares on which the shellfish are authorized to be cultivated under the terms of the licence. This distinction is of particular relevance for those operators who request and are granted

Depuis son lancement, le Programme a évolué en s'appuyant sur des avis scientifiques, la recherche de pratiques de gestion exemplaires et la surveillance continue. Ce travail a apporté une certaine stabilité et une certaine certitude relativement aux mesures de gestion qui dépendent de l'autorité fédérale, où le mode de gestion ne change pas beaucoup d'année en année. Par conséquent, le MPO est maintenant en position de passer à l'octroi de permis pluriannuels. Cela permettra aux exploitants aquacoles de déposer une seule demande pour recevoir un permis qui autorise leur activité pour une période pouvant aller jusqu'à neuf ans. Ils doivent aussi continuer à respecter les dispositions du permis pendant toute sa période de validité. Cette façon de faire est compatible avec les efforts déployés par le gouvernement du Canada pour réduire le poids administratif sur les entreprises au Canada et elle permettra aussi d'améliorer l'efficacité des programmes au sein du MPO. Par ailleurs, les permis pluriannuels fournissent au secteur une plus grande certitude dans l'exploitation, la capacité à planifier à long terme et ils appuient l'investissement dans les pratiques durables.

Objectifs

Les objectifs du *Règlement modifiant le Règlement du Pacifique sur l'aquaculture* (les modifications) sont d'autoriser la collecte de droits pour les permis octroyés aux exploitants aquacoles en vertu du RPA et d'introduire une inflation annuelle de 2 % qui permettrait de maintenir un ratio constant entre le coût de plus en plus élevé des activités d'agrément et du régime réglementaire, et les recettes tirées des droits de permis. Les droits de permis couvriront 10 % environ des dépenses engagées par le gouvernement fédéral dans la gestion de l'aquaculture et les activités d'agrément.

Les droits de permis visent :

- à récupérer en partie les dépenses engagées dans la délivrance de permis en vertu du Programme;
- à imposer des droits pour les pêches qui donnent au détenteur du permis un accès privilégié à la colonne d'eau à des fins de production commerciale.

Description

Le Règlement a été modifié de façon à exiger le paiement de droits pour les permis octroyés en vertu du RPA à des fins commerciales. Les droits de permis contiennent deux parts : une part fixe, à régler au dépôt de la demande, et une part annuelle. La part annuelle de la première année doit être versée avant l'octroi du permis. Étant donné qu'on ne délivre pas aux exploitations en eau douce des permis pour la pêche dans la colonne d'eau de mer, celles-ci ne doivent payer que la part fixe, laquelle couvre en partie les frais administratifs et les frais d'octroi.

Les modifications définissent une formule pour le calcul des parts fixe et annuelle en fonction des paramètres de production autorisés, comme le nombre d'hectares de fond marin exploités pour la conchyliculture et le nombre de tonnes de poisson pour la pisciculture marine. Elles prévoient également un mécanisme inflationniste de 2 % qui s'applique à tous les droits à compter d'une année après l'entrée en vigueur des modifications. La part fixe ne doit être payée qu'après l'octroi du permis, quelle que soit sa durée.

La part annuelle est redevable chaque année tout au long de la validité du permis. Elle est directement proportionnelle au nombre de tonnes de poissons que le permis autorise à élever ou au nombre d'hectares sur lesquels le permis autorise à cultiver les mollusques et les crustacés. Cette distinction est particulièrement pertinente pour les exploitants qui demandent et obtiennent des permis

multi-year licences, whereby the flat fee must be paid only when a licence is issued, while the annual fee must be paid every year for the duration of the licence.

The fees are summarized in the table below and their calculation is demonstrated in subsequent examples.

In the first year of fee implementation (i.e. 2015), the formula will require the payment of fees as presented in the second and third column of the table below. Every year thereafter, the fee components applicable to each identified sector must be multiplied by the factor identified in the fourth column:

Sector	Flat fee*	Annual fee**	Inflationary mechanism***
Fish cultivated for commercial purposes in the marine environment other than shellfish	\$100	\$2.50/tonne (maximum licensed biomass)	2% per year
Shellfish cultivated for commercial purposes in the marine environment	\$100	\$5.00/hectare (licensed area of cultivation)	2% per year
Fish cultivated for commercial purposes in freshwater/land-based facilities	\$100	No charge	2% per year

* To be paid only upon issuance of licence.

** To be paid annually, including the first year.

*** Applied to both the flat fee and the annual fee beginning in the second year of the coming into force of the Amendments.

For finfish aquaculture operations, the fee for a new licence in 2015 is calculated as follows:

$$\text{Fee} = \$100 + (\$2.50 \times \text{licenced tonnage})$$

For example (scenario 1), if a finfish aquaculture operator were licenced to produce 2 500 tonnes of Atlantic salmon for one year in 2015, the licence fee would be calculated in the following manner:

$$\$100 + (\$2.50 \times 2\,500)$$

$$\$100 + \$6,250$$

$$\text{Total first year fee for a new licence} = \$6,350$$

For shellfish, the licenced tonnage in the calculation above would be replaced by the total licenced hectares, and for freshwater/land-based, only the flat fee is required to be paid.

In applying the inflationary mechanism, if the same finfish aquaculture were licenced to produce 2 500 tons of Atlantic salmon for one year in 2017 (two years after the year of the coming into force of the Amendments, i.e. 2015), the licence fee would be calculated in the following manner (scenario 2):

$$\$100 \times \text{inflationary adjustment} + (\$2.50 \times \text{licenced tonnage}) \times \text{inflationary adjustment}$$

$$\$100 \times ([2017-2015] \times 0.02 + 1) + (\$2.50 \times 2\,500) \times ([2017-2015] \times 0.02 + 1)$$

$$\$100 \times 1.04 + \$6,250 \times 1.04$$

$$\text{Total fee for a new licence two years after the coming into force of the Amendments} = \$6,604$$

When expanding scenario 1 to a multi-year licence issued in 2015, the calculation methodology would remain the same for the first year. However, every subsequent year for the duration of the licence term, finfish and shellfish licence holders would be required

pluriannuels où la part fixe n'est redevable qu'à l'octroi du permis, tandis que la part annuelle est redevable chaque année tout au long de la validité du permis.

Les droits sont présentés dans le tableau ci-dessous, et leur calcul, dans les exemples qui suivent.

Dans la première année où les droits deviennent obligatoires (2015), la formule nécessite leur paiement comme le montrent les deuxième et troisième colonnes du tableau ci-dessous. Dans les années qui suivent, les droits applicables à chaque secteur doivent être multipliés par le facteur que contient la quatrième colonne :

Secteur	Part fixe*	Part annuelle**	Mécanisme inflationniste***
Poisson élevé à des fins commerciales en milieu marin, à l'exclusion des mollusques et crustacés	100 \$	2,50 \$/tonne (biomasse maximale autorisée par le permis)	2 % par an
Mollusques et crustacés cultivés à des fins commerciales en milieu marin	100 \$	5 \$/hectare (surface de culture autorisée par le permis)	2 % par an
Poisson élevé à des fins commerciales en eau douce et dans des installations terrestres	100 \$	Sans frais	2 % par an

* Redevable à l'octroi du permis.

** Redevable annuellement, y compris la première année.

*** Applicable aux parts fixe et annuelle à partir de la deuxième année de l'entrée en vigueur des modifications.

Les droits à payer pour un nouveau permis d'aquaculture de poissons sont calculés en 2015 de la manière suivante :

$$\text{Droits} = 100 \$ + (2,50 \$ \times \text{tonnage autorisé})$$

À titre d'exemple (scénario 1), si un exploitant aquacole de poissons est autorisé à produire 2 500 tonnes de saumon de l'Atlantique en 2015, les droits du permis sont calculés ainsi :

$$100 \$ + (2,50 \$ \times 2\,500)$$

$$100 \$ + 6\,250 \$$$

$$\text{Total des droits pour la 1^{re} année} = 6\,350 \$$$

En ce qui concerne les mollusques et les crustacés, le tonnage autorisé dans le calcul ci-dessus est remplacé par la surface en hectares autorisée. En ce qui concerne les exploitations en eau douce et terrestres, les droits se limitent à la part fixe.

Pour ce qui est de l'application du mécanisme inflationniste, si la même exploitation aquacole de poisson est autorisée à produire 2 500 tonnes de saumon de l'Atlantique en 2017 (deux ans après l'entrée en vigueur des modifications, soit en 2015), les droits sont calculés ainsi (scénario 2) :

$$100 \$ \times \text{prise en compte de l'inflation} + (2,5 \$ \times \text{tonnage autorisé}) \times \text{prise en compte de l'inflation}$$

$$100 \$ \times ([2017-2015] \times 0,02 + 1) + (2,5 \$ \times 2\,500) \times ([2017-2015] \times 0,02 + 1)$$

$$100 \$ \times 1,04 + 6\,250 \$ \times 1,04$$

$$\text{Les droits pour un nouveau permis deux ans après l'entrée en vigueur des modifications} = 6\,604 \$$$

La méthode de calcul ne change pas pour la première année quand on applique le scénario 1 à un permis pluriannuel octroyé en 2015. Cependant, les droits de permis d'élevage de poisson et de mollusques et crustacés se limitent, dans les années qui suivent et

to pay only the annual portion of the fee including the 2% inflationary increase utilizing the methodology demonstrated in scenario 2.

Freshwater and land-based licence holders would not be required to pay any fees in the remaining years of the licence term. After the end of a multi-year licence term, all licence holders will be required to apply for and pay the flat fee in the first year of a new multi-year term along with the annual fee, both of which would be subject to the inflationary increase.

The Amendments also provide that the annual fee for a given year must be recalculated to reflect any changes in the licenced amount of finfish being cultivated or the licenced area being used to cultivate shellfish for that year. These revisions to the licence and the associated recalculation of the fee would occur at the time of application for an amendment by a licence holder. Any difference between the new fee and the previous fee will be prorated to reflect the remaining months left in the licence term. In the event that the licence fee increases, the licence holder must pay the difference in accordance with the conditions of his licence. If the fee decreases, the difference between the fee paid for the year and the recalculated fee will be remitted. Given the stable operating conditions and the rigour in establishing maximum production levels, it is not anticipated that these scenarios will occur with high frequency.

Non-commercial aquaculture operations and facilities, such as university facilities and facilities that are used for fish enhancement purposes, will be exempt from paying licence fees. Fish enhancement facilities produce juvenile fish for release into the wild to increase (i.e. enhance) the existing population. For example, a salmon enhancement facility would produce a number of smolt (young salmon) that would be released into waterways where scientific analysis has identified the need for enhancement. This results in a public benefit as the resource is being improved rather than being used for private economic benefit.

“One-for-One” Rule

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

A federal licensing application process for aquaculture in B.C. has been in place since 2010 and is not being revised. The Amendments only require the payment of fees for aquaculture licences, and there is no new administrative burden associated with this requirement.

Small business lens

The small business lens does not apply to these Amendments, as small businesses are expected to incur only limited costs (i.e. less than \$1 million dollars per year nationwide), and they are not anticipated to be disproportionately high (e.g. high costs are not being imposed on a few small businesses).

In the B.C. aquaculture industry, the shellfish sector, and some freshwater/land-based operators, would be considered small businesses, while the finfish sector is mostly made up of larger corporations. Approximately 360 aquaculture operators in B.C. can be categorized as small businesses.

jusqu’à l’expiration du permis, à la part annuelle, laquelle comprend la hausse inflationniste de 2 %, en employant la méthode indiquée dans le scénario 2.

Les exploitants d’installations terrestres et en eau douce sont exemptés du paiement des droits pour le reste de la validité du permis. À l’expiration d’un permis pluriannuel, le titulaire qui en demande un nouveau est tenu de payer la part fixe des droits la première année, ainsi que la part annuelle, les deux étant assujettis à la hausse inflationniste.

Les modifications stipulent par ailleurs que la part annuelle doit être recalculée au moindre changement dans la quantité autorisée pour la culture du poisson ou la surface autorisée pour la culture des mollusques et des crustacés. La modification du permis et le nouveau calcul qui l’accompagne se font au dépôt de la demande de modification par le titulaire. La différence entre les anciens droits et les nouveaux est alors distribuée au prorata des mois restants. Si les droits du permis augmentent, le titulaire paie la différence selon les dispositions prévues par le permis. Si les droits diminuent, la différence entre le montant payé pour l’année et le nouveau montant est remboursée. Compte tenu des conditions de fonctionnement stables et des efforts déployés pour établir des niveaux de production maximaux, il n’est pas prévu que ces scénarios surviennent souvent.

Les exploitations et les installations aquacoles non commerciales, comme les installations universitaires et celles qui servent à la mise en valeur des stocks, sont exemptées du paiement des droits de permis. Les installations de mise en valeur des stocks produisent des poissons juvéniles qui sont relâchés dans la nature pour multiplier (c’est-à-dire mettre en valeur) les populations existantes. À titre d’exemple, les installations de mise en valeur des saumons produisent un certain nombre de saumoneaux (jeunes saumons) qui sont relâchés dans les voies navigables où une mise en valeur des stocks a été jugée nécessaire par des analyses scientifiques. Cela offre un avantage pour l’intérêt public, puisque la ressource est mise en valeur plutôt qu’exploitée pour des intérêts privés.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux modifications, puisque celles-ci n’entraînent aucun changement aux coûts administratifs des entreprises.

Un processus de demande de permis fédéral pour l’aquaculture en Colombie-Britannique est en place depuis 2010 et il n’est pas en cours de révision. Les modifications n’exigent que le paiement des droits de permis pour l’aquaculture, et aucun nouveau fardeau administratif n’est associé à cette exigence.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications, puisque les petites entreprises ne devraient avoir à engager que des coûts limités (c’est-à-dire moins d’un million de dollars par année à l’échelle nationale), lesquels ne devraient pas être démesurément élevés (par exemple aucun coût élevé n’est imposé à quelques petites entreprises).

Dans l’industrie aquacole de la Colombie-Britannique, le secteur conchylicole ainsi que certains exploitants en eau douce et en milieu terrestre seraient considérés comme de petites entreprises, tandis que le secteur piscicole est surtout formé de plus grandes entreprises. Environ 360 exploitants aquacoles en Colombie-Britannique peuvent entrer dans la catégorie des petites entreprises.

In general, the fee is designed to be proportional and fair for all sub-sectors of the industry (i.e. finfish, shellfish, and freshwater/land-based), and was developed in collaboration with stakeholders.

When formulating the licence fees, the DFO considered impacts on small businesses and made two targeted adjustments to proactively address these issues. The first adjustment resulted from consultations with licence holders, during which the shellfish sector demonstrated that fees tied to production levels would significantly and disproportionately increase their operating costs. In response, the fee structure was redesigned, and was based instead on the number of hectares authorized for use in cultivating shellfish.

Similar concerns were raised by the freshwater and land-based sectors, which do not operate a fishery using the marine water column, but rather carry out their operation in freshwater or on land. As a result, their fee has been limited to the flat fee portion, which is intended to partially cover the administrative costs of licence issuance and renewal incurred by the DFO.

The DFO has also implemented a flexible approach through the implementation of annual fee payments for multi-year licences rather than requiring the full payment of all fees upon issuance. This is intended to help reduce the monetary burden on small businesses.

Consultation

Summary

A robust consultation strategy has informed the development of the licence fee framework. The DFO has communicated its intent to implement licence fees under the PAR through multi-phase consultations on a fee structure, including initial discussions with First Nations, licence holders, and other stakeholders in spring 2012. These preliminary discussions were subsequently broadened to the Canadian public during policy consultations on the licence fees and service standard that also met the requirements of the UFA in fall/winter 2013–2014.

In general, industry stakeholders have maintained their support for the implementation of licence fees throughout the consultation process. By proactively engaging with First Nations, the industry, and other stakeholders, the DFO has been able to produce a licence fee structure that better aligns the underlying fee principles — as previously described in the “Objectives” section — with licence holder needs in a manner that is simple to understand and administer. The principles, derived from the DFO’s Guide to External Charging, include aspects such as effects on competitiveness, neutrality, simplicity, low administrative burden, and practicality.

While some stakeholders have identified issues related to the level of fees or sought clarification on certain aspects of the regulatory program (detailed below), an initial round of targeted consultations under the process with program clients informed critical changes to the final fee structure.

En général, la structure des droits est conçue de façon à être proportionnelle et équitable pour tous les sous-secteurs de l’industrie (c’est-à-dire activités piscicoles et conchylicoles, ainsi que les activités en eau douce et en milieu terrestre) et elle a été élaborée en collaboration avec des intervenants.

Lorsqu’il a formulé les droits de permis, le MPO a considéré les effets sur les petites entreprises et il a apporté deux modifications ciblées pour régler ces problèmes de façon proactive. La première modification découle de consultations avec des titulaires de permis, au cours desquelles le secteur conchylicole a démontré que les droits liés aux niveaux de production augmenteraient leurs coûts de fonctionnement de manière importante et disproportionnée. Par conséquent, la structure des droits a été remaniée pour reposer plutôt sur le nombre d’hectares autorisés aux fins d’élevage de mollusques ou de crustacés.

Des préoccupations semblables ont été soulevées par les secteurs en eau douce et en milieu terrestre, qui n’utilisent pas la colonne d’eau de mer dans leurs activités de pêche, mais plutôt l’eau douce ou le milieu terrestre. Par conséquent, le MPO a décidé de limiter leurs droits à la partie des droits fixes, qui visent à couvrir partiellement les coûts administratifs de la délivrance et du renouvellement des permis que doit assumer le MPO.

Le MPO a également mis en œuvre une approche souple qui prévoit des paiements de droits annuels pour les permis pluriannuels, plutôt que le paiement intégral de tous les droits au moment de la délivrance des permis. Cette mesure vise à réduire le fardeau financier des petites entreprises.

Consultation

Résumé

Une solide stratégie de consultation a éclairé l’élaboration du cadre des droits de permis. Au printemps 2012, le MPO a communiqué son intention de mettre en œuvre les droits de permis en vertu du *Règlement du Pacifique sur l’aquaculture* en procédant à des consultations en plusieurs étapes sur une structure de droits, y compris des discussions initiales avec les Premières Nations, les détenteurs de permis et d’autres intervenants. Ces discussions préliminaires ont par la suite été élargies pour inclure la population canadienne au cours de consultations sur la politique de droits de permis et de normes de service qui respectaient également les exigences de la *Loi sur les frais d’utilisation*, à l’automne et à l’hiver 2013-2014.

En général, les intervenants de l’industrie ont maintenu leur appui pour la mise en œuvre des droits de permis tout au long du processus de consultation. En faisant participer de manière proactive les Premières Nations, l’industrie et d’autres intervenants, le MPO a pu produire une structure de droits de permis qui permet de mieux harmoniser les principes sous-jacents des droits — comme ils ont été décrits précédemment dans la section portant sur les objectifs — avec les besoins des titulaires de permis, d’une façon qui est simple à comprendre et à administrer. Les principes, tirés du Guide des frais d’utilisation externes du MPO, comprennent des aspects tels que les effets sur la concurrence, la neutralité, la simplicité, le faible fardeau administratif et l’aspect pratique.

Même si certains intervenants ont soulevé des problèmes liés au niveau de droits ou ont demandé des éclaircissements sur certains aspects du programme de réglementation (voir les détails ci-dessous), une ronde initiale de consultations ciblées dans le cadre du processus avec les clients du programme a permis d’éclairer des modifications essentielles à la structure définitive des droits.

Initial client engagement

To help inform a parliamentary fee proposal, as required by the UFA, preliminary face-to-face meetings were held in spring 2012 with First Nations, aquaculture licence holders, and industry associations to discuss possible approaches for implementing a fee schedule for aquaculture licensing in British Columbia. The intent was to gather general stakeholder views on the introduction of a flat fee structure, including an initial proposal of a fee based on 0.2% of landed value for all sectors. In effect, this initial proposal would have based the amount of the fee on the revenue generated through the sale of fish being cultivated, referred to here as landed value.

A summary of concerns raised is as follows.

First Nations

- No opposition to licence fees; however, some requested that the funds be reinvested in First Nation communities in British Columbia.

Marine finfish aquaculture sector

- No opposition to licence fees; however, it was suggested that the fee structure be changed from landed value to tonnage per site, as this is tracked more closely and provides greater predictability.

Shellfish aquaculture sector

- Requested a reassessment of the proposed fee structure, as it was demonstrated that basing the fee on 0.2% of landed value would have resulted in disproportionately higher costs to this sector in comparison to the rest of the country, and also globally. For example, in other parts of Canada, fees are static (e.g. \$500 for a finfish licence in the Province of Newfoundland and Labrador), and are not based on the final revenue generated through the sale of cultivated fish (i.e. landed value). It was proposed that the fee could be based on the size of operation (i.e. total hectares).

Land-based/freshwater sector

- Expressed similar concern that many operations could see significant increases to licence fees, affecting the competitiveness of their industry. Further, it was demonstrated that the fishery's use of a federally regulated resource was limited.

As a result of these meetings, significant changes were made to the fee structure to address the concerns of consulted parties through a more balanced approach for each sector. More specifically

- a flat fee for licence issuance costs was introduced for all sectors, starting at \$100 for the first year of the implementation;
- the shellfish fee was revised from production-based to area-based (i.e. \$5.00/hectare for the first year of implementation);
- the finfish fee was revised from 0.2% of landed value to \$2.50 per licenced tonne for the first year of implementation; and

Mobilisation initiale des clients

Dans le but d'éclairer une proposition parlementaire sur les droits, comme l'exige la *Loi sur les frais d'utilisation*, des réunions préliminaires en personne ont eu lieu au printemps 2012 avec des Premières Nations, des titulaires de permis d'aquaculture et des associations de l'industrie pour discuter des approches possibles en vue de mettre en œuvre un barème de droits pour les permis d'aquaculture en Colombie-Britannique. Ces rencontres avaient pour objet de recueillir les points de vue généraux des intervenants sur l'introduction d'une structure de droits fixes, y compris une proposition initiale de droits calculés sur 0,2 % de la valeur au débarquement pour tous les secteurs. En fait, cette proposition initiale aurait établi le montant des droits sur les produits générés par la vente des poissons d'élevage, ce que l'on appelle ici « valeur au débarquement ».

Voici un résumé des préoccupations soulevées.

Premières Nations

- Aucune opposition aux droits de permis; toutefois, certains représentants ont demandé que les fonds soient réinvestis dans les communautés des Premières Nations de la Colombie-Britannique.

Secteur aquacole des poissons marins

- Aucune opposition aux droits de permis; toutefois, on a suggéré de modifier la structure des droits afin qu'elle soit fondée sur le tonnage par site plutôt que sur la valeur au débarquement, puisque le premier concept est suivi de plus près et est plus prévisible.

Secteur conchylicole

- On a demandé que la structure des droits fasse l'objet d'une réévaluation, puisqu'il a été démontré que le calcul des droits sur 0,2 % de la valeur au débarquement entraînerait des coûts démesurément élevés à ce secteur, par comparaison au reste du pays et à l'échelle mondiale. Par exemple, dans d'autres régions du Canada, les droits sont statiques (par exemple 500 \$ pour un permis de pisciculture à Terre-Neuve-et-Labrador) et ils ne sont pas calculés en fonction du montant final des produits générés par la vente des poissons d'élevage (c'est-à-dire la valeur au débarquement). Il a été proposé de calculer les droits selon la superficie de l'exploitation (c'est-à-dire le total d'hectares).

Secteur en milieu terrestre et en eau douce

- Les représentants ont également dit craindre une augmentation considérable des droits de permis pour de nombreux exploitants, ce qui nuirait à la compétitivité de leur industrie. De plus, il a été démontré que l'utilisation d'une ressource réglementée par le gouvernement fédéral dans le cadre des pêches était limitée.

À la suite de ces réunions, des modifications importantes ont été apportées à la structure des droits afin de répondre aux préoccupations des parties consultées et d'arriver à une approche plus équilibrée pour chaque secteur. Plus précisément :

- Des droits fixes visant à couvrir les coûts de délivrance de permis ont été mis en place pour tous les secteurs et établis à un minimum de 100 \$ pour la première année de la mise en œuvre de la structure.
- Au lieu d'être calculés en fonction de la production, les droits fixes des exploitations conchylicoles ont été modifiés pour être

- the land-based/freshwater sector is only required to pay the flat fee.

Regarding the First Nations requests to use the revenues for targeted projects, the DFO does not have the authority to redirect revenue flow that is being collected for deposit in the Consolidated Revenue Fund.

Online consultation with the public

Following the initial engagement with First Nations and stakeholders, and the significant changes that were made as a result, a broader 30-day online consultation was held from November 19 to December 19, 2013, on the DFO's Web site. Through this forum, all Canadians were provided the opportunity to submit their comments on the proposed fees.

To notify the public of these consultations, the DFO posted a notice of intent in the *Canada Gazette*, Part I, and on the "Consulting with Canadians" Web site. The DFO also sent out 591 standard mail notices and consultation packages to all licence holders and First Nations in British Columbia. These packages provided them, directly, with a discussion paper that outlined the proposed fee, the related policy, the service standard, and instruction of how to participate to encourage them to provide feedback on the proposed fee structure. The DFO established a dedicated portion of its Web site to raise awareness on the fee structure and to inform stakeholders on the methods available to them for the submission of comments. Throughout the 30-day consultation period, a total of 607 visits to the Web site were registered. These visitors were predominantly concentrated in British Columbia, with some occurring in other parts of Canada, the United States, as well as other international locations.

During the public consultation period, 113 comments were received from a mix of stakeholders including licence holders, industry associations, private citizens, environmental groups, academics, etc., and covering a range of topics. While some were outside the scope of the consultation topic, most were directed at the level of the proposed fee and the UFA-mandated service standard for licence issuance and amendments.

Some non-governmental organizations continue to view the fees as being too low and have argued that they do not account for the externalities (e.g. effects on ocean health) that aquaculture may have. However, the DFO has determined that such externalities are taken into consideration during the application phase of an aquaculture operation. As part of this pre-approval review phase, the DFO works with the Province of British Columbia to determine if the location (siting) of proposed aquaculture facilities are appropriate by considering the best available science in order to minimize the impact on the environment and aquatic species. Understanding and managing such complex variables continues to be a focus for the DFO, and they are taken into consideration at the initial application stage and throughout the ongoing management of an operation. The DFO continues to support rigorous and unbiased

calculés en fonction de leur superficie (c'est-à-dire 5 \$ par hectare pour la première année de la mise en œuvre).

- Les droits des exploitations piscicoles ont été modifiés : ils passent de 0,2 % de la valeur au débarquement à 2,50 \$ par tonne autorisée pour la première année de la mise en œuvre.
- Le secteur en milieu terrestre et en eau douce n'a qu'à payer les droits fixes.

En ce qui concerne les demandes des Premières Nations d'utiliser les recettes pour des projets ciblés, le MPO n'a pas le pouvoir d'affecter les recettes recueillies dans le Trésor.

Consultation en ligne auprès du public

À la suite des consultations initiales effectuées auprès des Premières Nations et des intervenants ainsi que des modifications qui en sont découlées, une consultation en ligne de 30 jours à plus grande échelle a eu lieu entre le 19 novembre et le 19 décembre 2013 sur le site Web du MPO. Grâce à cette tribune, tous les Canadiens ont eu l'occasion de soumettre leurs commentaires sur les droits proposés.

Pour aviser le public de ces consultations, le MPO a publié un avis d'intention dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et sur le site Web « Consultations auprès des Canadiens ». Le MPO a également envoyé 591 avis et trousse de consultation par courrier ordinaire à tous les détenteurs de permis et aux Premières Nations de la Colombie-Britannique. Ces trousse leur fournissaient directement le document de travail qui détaillait le droit proposé, la politique sous-jacente, les normes de service et les instructions sur la façon de participer pour les encourager à fournir des commentaires sur la structure de droits proposée. Le MPO a consacré une section spéciale de son site Web pour accroître la sensibilisation à l'égard de la structure des droits et informer les intervenants des méthodes offertes pour soumettre leurs commentaires. Au cours de la période de consultation de 30 jours, un total de 607 visites du site Web ont été enregistrées. Les visiteurs étaient essentiellement concentrés en Colombie-Britannique et certains provenaient d'autres régions du Canada, des États-Unis et d'ailleurs dans le monde.

Au cours de la période de consultation publique, 113 commentaires ont été reçus de divers groupes d'intervenants, notamment des détenteurs de permis, des associations de l'industrie, des particuliers, des groupes environnementaux et des universitaires, et les commentaires portaient divers sujets. Certains de ces commentaires dépassaient la portée du sujet de consultation, mais la plupart visaient le niveau des droits proposés et la norme de service imposée en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation* aux fins de délivrance de permis et de modifications.

Certains organismes non gouvernementaux considèrent toujours que les droits ne sont pas assez élevés et ils soutiennent que ceux-ci ne tiennent pas compte des effets externes (par exemple les effets sur la santé des océans) que pourrait entraîner l'aquaculture. Toutefois, le MPO a déterminé que de tels effets externes sont pris en compte à l'étape de la demande d'exploitation aquacole. Dans le cadre de cette phase d'examen préalable à l'autorisation, le MPO collabore avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour déterminer si l'emplacement (le choix du site) des installations aquacoles proposées est approprié, en tenant compte des meilleures données scientifiques disponibles pour minimiser les effets sur l'environnement et les espèces aquatiques. La compréhension et la gestion de variables aussi complexes restent une priorité pour le MPO et elles sont prises en compte au moment de la demande

scientific research to help ensure the ecological sustainability of Canada's aquaculture industry, including interactions with the environment and existing wild species.

On January 9, 2014, the DFO responded to stakeholders through email and standard mail in instances where specific questions or concerns were expressed. Many of these responses helped further clarify the policy intent of the fee structure, and the associated regulatory requirements. Once these were sent, the official 30-day complaint period under the UFA was triggered, from January 9 to February 9, 2014.

UFA complaints resolution period

Under the UFA, in instances where a complaint cannot be resolved to a complainant's satisfaction, a complainant has the opportunity to submit a written request to the DFO asking that the complaint be reviewed using an independent advisory panel.

Following the DFO's initial responses to comments, only one stakeholder chose to continue a dialogue during the complaints resolution period. This complaint centered on concerns about the conditions of licence, which explain the requirements and restrictions of aquaculture operations authorized through the licence. In the ensuing exchange of information, both parties agreed that the concerns being expressed were not related to the licence fee structure as proposed for addition to the Regulations or the UFA-mandated service standards. The DFO committed to including the stakeholder in an upcoming technical review of conditions of licence, and an independent advisory panel was deemed unnecessary by both parties.

UFA parliamentary review

DFO submitted the final fee structure for tabling in Parliament in September 2014, as required by the UFA. On October 1, 2014, the proposal was referred to the Senate Standing Committee on Fisheries and Oceans (the Committee) for review. On November 25, 2014, DFO senior officials appeared before the Committee to answer questions on the proposal, and on November 26, 2014, the Committee recommended to Parliament that the proposal be approved as submitted (i.e. no changes). This marked the conclusion of the *User Fees Act* process through the completion of a parliamentary review.

Rationale

Establishing aquaculture licence fees is a sound management practice that is transparent, stable, and helps recover a fraction of the costs associated with the administration of the Program. The annual fee reflects the industry's ongoing and exclusive utilization of the marine water column. In addition, the DFO is of the view that the licence fee structure is simple and practical to implement, does not impose new administrative burden, and does not impact the competitiveness of British Columbia-based aquaculture firms within the global marketplace.

While aquaculture activities were still under provincial jurisdiction, the aquaculture industry paid licence fees to the Province of British Columbia. The provincial aquaculture licence fee structure was made up of three components: land tenure rent, aquaculture

initiale ainsi que tout au long de la gestion continue d'une exploitation. Le MPO continue à soutenir une recherche scientifique rigoureuse et impartiale de façon à assurer la durabilité écologique de l'industrie de l'aquaculture du Canada, compte tenu des interactions avec l'environnement et les espèces sauvages existantes.

Le 9 janvier 2014, le MPO a répondu par courriel et par courrier ordinaire aux intervenants qui avaient formulé des questions ou des préoccupations précises. Bon nombre de ces réponses ont permis de mieux cerner l'esprit de la politique concernant la structure des droits et les exigences réglementaires connexes. Après l'envoi de ces réponses, la période officielle de 30 jours au cours de laquelle des plaintes peuvent être formulées en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation* a été déclenchée, soit du 9 janvier au 9 février 2014.

Période de règlement des plaintes en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation*

En vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation*, lorsqu'une plainte ne peut pas être réglée à la satisfaction d'un plaignant, celui-ci peut demander par écrit au MPO de soumettre la plainte à un comité consultatif indépendant aux fins d'examen.

Suivant les réponses initiales du MPO aux commentaires, un seul intervenant a choisi de poursuivre un dialogue au cours de la période de règlement des plaintes. La plainte en question portait essentiellement sur des préoccupations à propos des conditions de permis, qui expliquent les exigences et les restrictions des exploitations aquacoles autorisées au moyen du permis. Dans les échanges qui ont suivi, les deux parties ont convenu que les préoccupations exprimées n'étaient pas liées à la structure des droits de permis telle qu'elle avait été proposée pour un ajout aux normes de service imposées en vertu de la réglementation ou de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Le MPO s'est engagé à inclure l'intervenant au prochain examen technique des conditions de permis, et les deux parties ont jugé qu'un comité consultatif indépendant n'était pas nécessaire.

Examen parlementaire de la *Loi sur les frais d'utilisation*

En septembre 2014, le MPO a soumis la structure définitive des droits en vue de son dépôt au Parlement, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*. Le 1^{er} octobre 2014, la proposition a été renvoyée au Comité sénatorial permanent des pêches et des océans (le Comité) aux fins d'étude. Le 25 novembre 2014, de hauts fonctionnaires du MPO se sont présentés devant le Comité pour répondre à des questions sur la proposition et, le 26 novembre 2014, le Comité a recommandé au Parlement d'approuver la proposition telle quelle (c'est-à-dire sans aucun changement). Cette étape a marqué la conclusion du processus en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation* par le dépôt de l'étude parlementaire.

Justification

L'établissement des droits de permis d'aquaculture constitue une bonne pratique de gestion, transparente et stable, qui contribue au recouvrement d'une fraction des coûts relatifs à l'administration du Programme. Ces frais annuels reflètent l'utilisation continue et exclusive de la colonne d'eau marine par l'industrie. En outre, le MPO estime que la mise en œuvre du barème des droits est facile et pratique, qu'elle n'impose pas de nouveau fardeau administratif et qu'elle n'a pas d'incidence sur la compétitivité des entreprises aquacoles de la Colombie-Britannique sur le marché mondial.

Lorsque les activités aquacoles relevaient encore de la compétence provinciale, l'industrie de l'aquaculture payait les droits de permis à la province de la Colombie-Britannique. Les barèmes des droits de permis d'aquaculture comprenaient trois éléments : le

licence fee, and waste management fee. The federal licence fee structure replaces the former provincial licence and waste management fees. The land tenure rent component remains under provincial jurisdiction and continues to be charged by the province, meaning rent for the use of the sea floor located within the province is still paid to the Province of British Columbia. The new federal fees are equal to or slightly higher than the fees previously charged by the Province of British Columbia. Stakeholders were made aware of the intent to establish federal licence fees leading up to the implementation of the Regulations in 2010.

A cost-benefit analysis on the cumulative impacts of the licence fees, when compared to the baseline scenario (i.e. the provincial licensing fee structure), shows that the net present value of the incremental compliance costs of the regime over a 10-year period (2014–2023) would range between \$468,300 and \$797,960. A range is estimated for compliance costs as the total costs are dependent on the evolution of the number of licences, production tonnage, and production values. This is equivalent to a cost range of \$61,251 to \$111,623 per year for the aquaculture industry.

Under the new federal fee structure, during the first year of implementation, aquaculture businesses would see licence fees increase from the previous provincial fees on average from \$5,436 to \$5,983 for marine finfish, from \$50 to \$139 for shellfish, and from \$54 to \$100 for freshwater finfish. Based on average active licence holder revenues, the amounts noted above represent a fraction of a percentage of business revenues, ranging from 0.07% for marine finfish (average business revenues of \$8,983,210) to 0.18% for shellfish (average business revenues of \$78,743). Licence fees would then increase by 2% per year, to account for inflation. By the tenth year of implementation, licence holders would be paying on average \$7,150 for a marine finfish licence, \$120 for a shellfish one, or \$166 for a freshwater finfish one.

Under the new federal fee structure, the total amount of aquaculture licence fees expected to be collected in the first year of implementation from all aquaculture operations in British Columbia by the Government of Canada is estimated to be approximately \$679,000. In the tenth year following their implementation, the total amount of licence fees revenues to the federal government is estimated to range between \$752,000 and \$803,000 depending on the evolution of the number of licences, production tonnage and values. As noted previously, this represents approximately 10% of the costs associated with these federal licensing and management activities.

Stakeholder consultations have indicated that the licence fees are a predictable and an absorbable cost component of doing business across the aquaculture sector. The industry is supportive of the principles underlying the licence fees as previously described in the “Objectives” section. The industry has not indicated any concerns related to the requirement to pay licence fees in advance (prior to the issuance of a licence), as will be required under the Regulations.

The Amendments close an existing regulatory gap and promote consistency across Canada, as the aquaculture operations in British Columbia have not paid licence fees since the federal government

régime foncier, les droits de permis d’aquaculture et les frais de gestion des déchets. Les barèmes de droits de permis remplacent les droits de permis et les frais de gestion des déchets imposés auparavant par la province. Le régime foncier continue de relever de la compétence provinciale et d’être exigé par la province, et le régime relatif à l’utilisation du plancher océanique est encore payé à la province de la Colombie-Britannique. Les nouveaux droits fédéraux sont égaux ou légèrement supérieurs aux frais exigés auparavant par la province de la Colombie-Britannique. Les intervenants ont été mis au courant de l’intention d’établir des droits de permis fédéraux, ce qui a mené à la mise en œuvre du Règlement en 2010.

Une analyse coûts-avantages des répercussions cumulatives des droits de permis par rapport au scénario de référence (c’est-à-dire les barèmes de droits de permis provinciaux) montre que la valeur actualisée nette des coûts supplémentaires de conformité du régime varierait de 468 300 \$ à 797 960 \$ sur une période de 10 ans (de 2014 à 2023). Une fourchette de coûts de conformité est estimée étant donné que les coûts totaux dépendent de l’évolution du nombre des permis, du volume de la production et de la valeur de la production. Cela équivaut à des coûts variant de 61 251 \$ à 111 623 \$ par année pour l’industrie de l’aquaculture.

Selon les nouveaux barèmes fédéraux de droits de permis, pendant la première année de mise en œuvre, les droits de permis des entreprises d’aquaculture augmenteraient, par rapport aux anciens droits provinciaux, et passeraient en moyenne de 5 436 \$ à 5 983 \$ pour les poissons marins, de 50 \$ à 139 \$ pour les mollusques et les crustacés, et de 54 \$ à 100 \$ pour les poissons d’eau douce. Selon les recettes moyennes des titulaires de permis actifs, les montants mentionnés ci-dessus représentent une fraction d’un pourcentage de recettes d’entreprise, lequel varie de 0,07 % pour les poissons marins (recettes moyennes d’entreprise de 8 983 210 \$) à 0,18 % pour les mollusques et les crustacés (recettes moyennes d’entreprises de 78 743 \$). Les droits de permis augmenteraient ensuite de 2 % par année afin de tenir compte de l’inflation. La dixième année de la mise en œuvre, les titulaires de permis déboursaient en moyenne 7 150 \$ pour un permis de pisciculture marine, 120 \$ pour un permis relatif aux mollusques et aux crustacés, ou 166 \$ pour un permis de pisciculture en eau douce.

Selon les nouveaux barèmes fédéraux, le montant total des droits de permis d’aquaculture que le gouvernement du Canada devrait recueillir des opérations d’aquaculture en Colombie-Britannique au cours de la première année de mise en œuvre est estimé à environ 679 000 \$. Au cours de la dixième année suivant leur mise en œuvre, le montant total des recettes de droits de permis recueillis par le gouvernement fédéral est estimé entre 752 000 \$ et 803 000 \$, en fonction de l’évolution du nombre de permis, du volume de la production et de sa valeur. Comme il a été mentionné auparavant, cela représente environ 10 % des coûts associés aux activités fédérales de délivrance de permis et de gestion.

Les consultations des intervenants ont indiqué que les droits de permis constituent un élément de coût prévisible et absorbable dans les activités du secteur de l’aquaculture. L’industrie appuie les principes sous-jacents des droits de permis qui ont été décrits auparavant dans la section portant sur les objectifs. L’industrie n’a pas fait mention de préoccupations concernant le paiement anticipé des droits de permis (avant la délivrance d’un permis) qui sera exigé par le Règlement.

Les modifications mettent fin à un écart réglementaire existant et favorisent l’uniformité dans tout le Canada. En effet, les opérations aquacoles en Colombie-Britannique n’ont pas été assujetties à des

assumed regulatory control for these activities on December 18, 2010.

Furthermore, the licence fees for British Columbia are comparable to those charged in other Canadian provinces. The \$100 flat fee is in the mid-range when compared to other provinces: in Newfoundland and Labrador, a finfish aquaculture licence carries a flat fee of \$500; in New Brunswick, \$50; and, in Nova Scotia, \$386.50. While no province charges a fee similar to the annual component of the federal fee (i.e. reflecting the authorization of a fishery being established and utilizing a public resource for commercial benefit), provinces have other recourses for the application of fees through the leasing of tenures and waste management fees. When considered as a total cost to operators, the fees charged in other provinces are comparable to the combined cost of the federal British Columbia aquaculture licence fees and the tenure fee collected by the Province of British Columbia.

Implementation, enforcement and service standards

Enforcement

The Regulations will come into force on the day on which they are registered.

In all cases, the flat fee and the annual fee for the first year of the licence must be paid for the licence to be issued. For multi-year licences, non-payment of required annual licence fees for each year of the duration of the licence will be addressed as a failure to comply with the Regulations. In addition, licence conditions may provide for the date and manner of payment of the annual fees. Persons who do not comply with the Regulations or with the conditions of their licence can be prosecuted before the courts. Upon conviction, offenders are subject to a range of penalties, including fines and licence suspension or cancellation as prescribed by sections 78 and 79.1 of the *Fisheries Act*.

Implementation and service standards

Program service standards were developed in order to meet the requirements of the UFA. As a result, they were shared with program clients during the consultation process, and were tabled in their final form in Parliament. They represent the process and time required by the DFO to issue new licences or to make major technical amendments to existing licences. In the case of all species and sectors, this includes new licence applications, adding a species to a licence, or increases to annual production or infrastructure by greater than 10%; and, where the 10% is cumulative, to all requests granted over the previous five years.

The timeline for this standard is delivery within 365 calendar days. Establishing an aquaculture operation requires approval from both the Government of Canada and the Government of British Columbia, as licences are issued federally and land tenures are issued provincially. The application process for the establishment of an aquaculture operation is harmonized between the federal and provincial governments, offering applicants a single-window approach through a project review team comprised of the DFO, officials from the Government of British Columbia, and Transport

droits de permis depuis que le gouvernement fédéral a pris en charge le contrôle réglementaire de ces activités, le 18 décembre 2010.

De plus, les droits de permis pour la Colombie-Britannique sont comparables à ceux qui sont exigibles dans les autres provinces canadiennes. Les droits fixes de 100 \$ se situent dans la moyenne par rapport aux autres provinces; à Terre-Neuve-et-Labrador, un permis d'aquaculture exige des droits fixes de 500 \$; au Nouveau-Brunswick, de 50 \$; et en Nouvelle-Écosse, ces droits s'élèvent à 386,50 \$. Bien qu'aucune province ne facture de frais similaires à la composante annuelle des droits fédéraux (c'est-à-dire qui reflète l'autorisation de l'établissement d'une pêche utilisant des ressources publiques à des fins commerciales), les provinces ont d'autres recours pour l'application des droits par l'entremise des droits de location de baux et des frais de gestion des déchets. Si l'on tient compte du coût total pour les exploitants, les droits facturés par les provinces sont comparables au coût combiné des droits fédéraux de permis d'aquaculture de la Colombie-Britannique et des droits de tenure perçus par cette dernière.

Mise en œuvre, application et normes de service

Application

Le Règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

Dans tous les cas, les frais fixes et les frais annuels pour la première année du permis doivent être acquittés avant de pouvoir obtenir la délivrance de ce permis. Dans le cas des permis pluriannuels, l'omission de payer les droits de permis annuels, chaque année pendant la durée du permis, sera considérée comme un non-respect du Règlement. En outre, les conditions de permis peuvent fournir la date et le mode de paiement de ces frais. Les personnes qui ne se conforment pas au Règlement ou aux conditions de leur permis peuvent être poursuivies devant les tribunaux. Sur déclaration de culpabilité, les contrevenants seront passibles de toute une gamme de sanctions, notamment des amendes et la suspension ou l'annulation du permis aux termes des articles 78 et 79.1 de la *Loi sur les pêches*.

Mise en œuvre et normes de service

Les normes de service du programme ont été élaborées dans le but de répondre aux exigences de la *Loi sur les frais d'utilisation*. À ce titre, elles ont été partagées avec les clients du programme au cours du processus de consultation et ont été soumises dans leur forme définitive au Parlement. Elles représentent le processus et le temps nécessaire au MPO pour délivrer de nouveaux permis ou pour effectuer des modifications techniques majeures aux permis existants. Dans le cas de toutes les espèces et de tous les secteurs, cela comprend les demandes de nouveaux permis, l'ajout d'une espèce à un permis ou les augmentations de plus de 10 % (lorsque ce pourcentage représente le cumul de toutes les demandes acceptées au cours des cinq années précédentes) de la production annuelle ou de l'infrastructure.

Le calendrier pour cette norme est une livraison en 365 jours civils ou moins. L'établissement d'une exploitation aquacole exige l'approbation du gouvernement du Canada et du gouvernement de la Colombie-Britannique, étant donné que les permis sont délivrés par le gouvernement fédéral et les tenures foncières par le gouvernement provincial. Le processus d'application relatif à l'établissement d'une exploitation d'aquaculture est harmonisé entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Il offre aux demandeurs une approche de « guichet unique » grâce à une équipe

Canada. Once the application is approved through this process, all of the permits, tenures and licences are sent out at the same time. The 365-day standard also accounts for the time needed to conduct work in support of this decision-making process, which includes consultations with First Nations, completion and analysis of environmental reviews, and coordination with other federal and provincial departments and agencies.

As the aquaculture licence fees are subject to the requirements of the UFA, the Minister will report annually on the service standard associated with new licences or major technical amendments to existing licences each year through the Departmental Performance Report (DPR) to Parliament. If the performance in a particular fiscal year does not meet the standards established for that fiscal year by a percentage greater than 10%, the UFA requires that user fees be reduced by a percentage equivalent to the unachieved performance, to a maximum of 50% of the licence fee.

Contact

Alistair Struthers
Director
Aquaculture Operations
Telephone: 613-998-6567
Email: alistair.struthers@dfo-mpo.gc.ca

d'examen de projet constituée du MPO, des représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique et de Transports Canada. Une fois que l'application est approuvée dans le cadre de ce processus, les autorisations, les tenures et les permis sont tous envoyés en même temps. La norme de 365 jours prend également en compte le temps nécessaire pour mener le travail à l'appui de ce processus de prise de décision qui comprend des consultations avec les Premières Nations, l'exécution et l'analyse des examens environnementaux et la coordination avec les ministères et les organismes fédéraux et provinciaux.

Comme les droits de permis d'aquaculture sont soumis aux exigences de la *Loi sur les frais d'utilisation*, le Ministère produira un rapport annuel sur la norme de service associée aux nouveaux permis ou aux modifications techniques importantes apportées aux licences existantes, dans le cadre du rapport ministériel sur le rendement au Parlement. Si le rendement d'un exercice financier donné s'écarte des normes établies pour cet exercice de plus de 10 %, la *Loi sur les frais d'utilisation* exige que les frais d'utilisation soient réduits selon un pourcentage égal à celui de l'écart de rendement, jusqu'à concurrence d'un maximum de 50 % des droits de permis.

Personne-ressource

Alistair Struthers
Directeur
Opérations aquacoles
Téléphone : 613-998-6567
Courriel : alistair.struthers@dfo-mpo.gc.ca

Registration
SOR/2015-97 May 1, 2015

CANADA CONSUMER PRODUCT SAFETY ACT

Exemption Regulations (Consumer Products)

P.C. 2015-470 April 30, 2015

Whereas, pursuant to section 38 of the *Canada Consumer Product Safety Act*^a, the Minister of Health caused the proposed *Exemption Regulations (Consumer Products)*, substantially in the annexed form, to be laid before the House of Commons on March 31, 2014 and the Senate on April 1, 2014 and no appropriate committee of either House of Parliament made a report with respect to the proposed Regulations;

And whereas, pursuant to paragraph 38(4)(b) of the Act, 90 calendar days have passed since the proposed Regulations were laid before each House of Parliament;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 37(1) of the *Canada Consumer Product Safety Act*^a, makes the annexed *Exemption Regulations (Consumer Products)*.

EXEMPTION REGULATIONS (CONSUMER PRODUCTS)

DEFINITION

1. In these Regulations, “donation” means a transfer of a consumer product made without consideration.

EXEMPTION

2. (1) A retailer is exempt from the application of subparagraph 13(1)(a)(i) of the *Canada Consumer Product Safety Act* in respect of a consumer product that they obtained by donation.

(2) Subsection (1) does not apply if the consumer product was donated by a person who, in the course of business, is or was engaged in manufacturing, importing or selling such consumer products.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2015-97 Le 1^{er} mai 2015

LOI CANADIENNE SUR LA SÉCURITÉ DES PRODUITS DE CONSOMMATION

Règlement d'exemption (produits de consommation)

C.P. 2015-470 Le 30 avril 2015

Attendu que, conformément à l'article 38 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*^a, la ministre de la Santé a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement d'exemption (produits de consommation)*, conforme en substance au texte ci-après, devant la Chambre des communes le 31 mars 2014 et le Sénat le 1^{er} avril 2014, et qu'aucun rapport n'a été présenté à cet égard par le comité compétent de chaque chambre du Parlement;

Attendu que, conformément à l'alinéa 38(4)b) de cette loi, un délai de quatre-vingt-dix jours civils s'est écoulé suivant le dépôt devant chaque chambre,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement d'exemption (produits de consommation)*, ci-après.

RÈGLEMENT D'EXEMPTION (PRODUITS DE CONSOMMATION)

DÉFINITION

1. Dans le présent règlement, « don » s'entend du transfert d'un produit de consommation sans contrepartie.

EXEMPTION

2. (1) La personne qui vend au détail un produit de consommation qu'elle a obtenu par don est exemptée de l'application du sous-alinéa 13(1)a)(i) de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* à l'égard de ce produit.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si le produit de consommation provient d'un don fait par une personne qui, dans le cadre de ses activités, fabrique, importe ou vend de tels produits ou en a déjà fabriqués, importés ou vendus.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 2010, c. 21

^a L.C. 2010, ch. 21

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

The *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA), which came into force on June 20, 2011, establishes legislative requirements to help protect the public by addressing or preventing dangers posed by unsafe consumer products.

In particular, section 13 of the CCPSA requires those who manufacture, import, advertise, sell or test consumer products for commercial purposes to maintain records of their product sources and customers. Subparagraph 13(1)(a)(i) specifies that retailers who sell consumer products for commercial purposes must prepare and maintain documents that indicate the name and address of the person from whom they obtained the consumer product, and the location where and the period during which they sold the consumer product. This requirement helps facilitate tracking of products through the supply chain up to the highest level of trade in the event of a consumer product safety issue. Identification of the highest level of trade permits an easier determination of when and where consumer products are distributed in the supply chain. This allows safety issues to be addressed at the source and enables industry to carry out recalls or other safety measures more efficiently and effectively, if required.

As a result of ongoing dialogue with stakeholders regarding the then-proposed versions of the CCPSA (Bills C-52, C-6 and C-36), concerns regarding the requirement for the preparation and maintenance of documents by retailers were brought to the attention of Health Canada. The CCPSA has regulation-making authority under paragraph 37(1)(a) and (b) respecting the exemption of a class of consumer products or a class of persons from the application of the Act or regulations. This authority is now being used to make the *Exemption Regulations (Consumer Products)* to exempt certain retailers from the preparation and maintenance of documents requirements.

Similar exemptions from legislative requirements have been implemented in both the United States and the European Union. In the United States, stakeholders who sell children's products must have third-party accredited laboratory testing performed to demonstrate that the products are in compliance with the requirements of the *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA) of 2008. As this requirement is cost-prohibitive to resellers, such as second-hand stores and consignment stores, they are not required to test children's products in inventory before they are sold. However, resellers in the United States are still prohibited from selling children's products that are not in compliance with the CPSIA.

The European Union's *General Product Safety Regulations* (GPSR) of 2005 apply to the supply of all new and second-hand products, but exclude "second-hand products supplied as antiques or as products to be repaired or reconditioned prior to being used." The GPSR require that distributors keep and provide documentation necessary to trace the origin of unsafe products. However, charities are exempt from this requirement and are not expected to have documentation that helps trace the origin of products that are donated free of charge by members of the public, often anonymously.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Contexte

La *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC), entrée en vigueur le 20 juin 2011, précise les exigences législatives qui permettent de protéger la population contre les dangers que présentent les produits de consommation dangereux.

Notamment, l'article 13 de la LCSPC oblige toute personne qui fabrique, importe, vend ou met à l'essai un produit de consommation, ou en fait la publicité, à des fins commerciales, à tenir des documents sur la provenance de ses produits et sur ses clients. Le sous-alinéa 13(1)a(i) précise que les détaillants qui vendent des produits de consommation à des fins commerciales doivent tenir des registres indiquant les nom et adresse de la personne de qui ils ont obtenu le produit, les lieux où ils l'ont vendu et la période pendant laquelle ils l'ont vendu. Cette exigence permet de suivre la trace des produits dans la chaîne d'approvisionnement jusqu'au niveau d'échange le plus élevé lorsqu'un problème lié à la sécurité d'un produit de consommation survient. La connaissance du niveau d'échange le plus élevé facilite la détermination du lieu où le produit de consommation a été distribué dans la chaîne d'approvisionnement et de la date à laquelle il a été distribué. Cette façon de procéder permet de régler les problèmes à la source et permet à l'industrie d'effectuer des rappels ou de prendre des mesures correctives plus efficacement, le cas échéant.

À la suite de discussions continues avec les intervenants au sujet des différentes versions proposées de la LCSPC (projets de loi C-52, C-6 et C-36), des préoccupations concernant l'obligation qu'ont les détaillants de tenir des documents ont été portées à l'attention de Santé Canada. La LCSPC dispose d'un pouvoir de réglementation, lequel est énoncé aux alinéas 37(1)a) et b), pour exempter de l'application de la Loi ou de ses règlements une catégorie de produits de consommation ou une catégorie de personnes. On a maintenant recours à ce pouvoir pour mettre en œuvre le *Règlement d'exemption (produits de consommation)* afin d'exempter certains détaillants de l'obligation relative à la tenue de documents.

Des exemptions semblables ont été mises en œuvre aux États-Unis et dans les pays de l'Union européenne. Aux États-Unis, les intervenants qui vendent des produits pour enfants doivent soumettre ces produits à des essais réalisés par un laboratoire tiers agréé pour démontrer qu'ils sont conformes aux exigences de la *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA) de 2008. Étant donné que cette exigence est trop coûteuse pour les revendeurs, tels que les magasins de produits usagés et les magasins de vente en consignation, ces derniers ne sont pas tenus de mettre à l'essai leur stock de produits pour enfants avant de les mettre en vente. Cependant, les revendeurs aux États-Unis ne peuvent vendre des produits pour enfants qui ne sont pas conformes à la CPSIA.

Le *General Product Safety Regulations* (GPSR) de 2005 de l'Union européenne s'applique à tous les produits neufs et usagés offerts, mais ne couvre pas les produits usagés offerts à titre d'antiquités ou en vue d'être réparés ou remis à neuf avant d'être utilisés. Le GPSR exige que les distributeurs tiennent et fournissent les documents nécessaires pour retracer l'origine de produits dangereux. Toutefois, les organismes de bienfaisance sont exemptés de cette exigence et n'ont pas à présenter de documentation qui aide à retracer l'origine de produits qui sont donnés par la population, souvent de façon anonyme.

Charities must still keep records in respect of any other product obtained through commercial channels that they may from time to time supply or make available.

Issues and objectives

Some stakeholders — including retailers — who sell consumer products obtained through donations have indicated that it would be difficult to comply with the record-keeping requirements in the CCPSA. Requiring these stakeholders to prepare and maintain documents related to certain donated consumer products does not effectively further the purposes of the CCPSA.

The objective of the *Exemption Regulations (Consumer Products)* is to allow these stakeholders to continue operating as they had before the CCPSA came into force with no increase in administrative burden. The Regulations provide an exemption from the CCPSA requirements for preparing and maintaining documents while continuing to protect the public from potential dangers posed by consumer products.

Description

The *Exemption Regulations (Consumer Products)* exempt retailers from the requirements to prepare and maintain documents established under subparagraph 13(1)(a)(i) of the CCPSA in respect of a consumer product they obtain by donations from persons other than those who are or were engaged in the business of manufacturing, importing or selling of such consumer products.

However, if a consumer product is donated to a retailer by a person who is or was a manufacturer, importer or seller of such consumer products in the course of business, the retailer receiving the donation is required to prepare and maintain the documents required under the CCPSA. These types of donations tend to be on a larger scale and consist of similar consumer products; they are often from year-end clearances, end-of-run productions or old stock. Additionally, packaging, instructions and labelling information, such as serial numbers or lot numbers, are likely to be present. It is reasonable to expect that documentation that satisfies the requirements under section 13 of the CCPSA are also prepared and maintained for other purposes, such as bookkeeping, inventory or tax records. This allows more effective tracking of products back through the supply chain, to more effectively protect the health and safety of Canadians.

Consultation

Over the course of the industry consultations from 2008 to 2010 pertaining to the proposed CCPSA, some charitable organizations that obtain consumer products through donations raised concerns about the record-keeping requirements. More specifically, they indicated that the requirements would be an unreasonable burden given their limited resources to handle the record-keeping associated with the large volume and diversity of donated consumer products. The staff capacity required to prepare and maintain documents would result in resources being diverted away from other activities, which are often charitable in nature. It is also likely that documents will be incomplete, due to the fact that donors may wish to remain anonymous or may be unavailable to provide their name and address. This difficulty would be further compounded by the fact that many second-hand items have had the packaging, instructions or labelling removed. Without this identifying information, these stakeholders may not have the records necessary to facilitate tracking up the supply chain.

Ces organismes doivent cependant tenir des documents concernant tout autre produit obtenu par voie commerciale qu'ils peuvent offrir de temps à autre.

Enjeux et objectifs

Certains intervenants, y compris les détaillants, qui vendent des produits de consommation obtenus à titre de dons, ont déclaré qu'il serait difficile de respecter les dispositions de la LCSPC relatives à la tenue de documents. L'obligation pour ces intervenants de tenir à jour des documents au sujet de certains dons de produits de consommation ne favorise pas davantage la réalisation des objectifs de la Loi.

Le *Règlement d'exemption (produits de consommation)* vise à permettre à ces intervenants de poursuivre leurs activités comme ils le faisaient avant l'entrée en vigueur de la LCSPC, sans alourdissement du fardeau administratif. Le Règlement permet une exemption de l'obligation de la LCSPC relative à la tenue de documents tout en continuant à protéger la population des dangers que peuvent poser les produits de consommation.

Description

Le *Règlement d'exemption (produits de consommation)* soustrait les détaillants à l'obligation de tenir des documents énoncée au sous-alinéa 13(1)(a)(i) de la LCSPC lorsqu'il est question d'un produit de consommation donné par des personnes autres que celles qui participent ou qui participaient à des activités de fabrication, d'importation ou de vente de tels produits de consommation.

Cependant, si un produit de consommation est donné à un détaillant par une personne qui est ou qui était un fabricant, un importateur ou un vendeur de tels produits de consommation dans le cadre normal de ses activités, le détaillant qui reçoit le don doit tenir des documents en vertu de la LCSPC. Ces types de dons sont généralement plus importants et constitués de produits de consommation semblables; ils proviennent souvent de liquidations de fin d'année, de productions de fin de série ou de stocks périmés. De plus, il est probable que l'emballage, les instructions et les renseignements sur l'étiquette comme les numéros de série et les numéros de lot soient présents. Il est raisonnable de penser que les documents qui satisfont aux exigences de l'article 13 de la LCSPC sont également tenus à d'autres fins, par exemple tenue des comptes, relevés d'inventaire et dossiers d'impôts. Cette façon de procéder permet de remonter plus facilement la chaîne d'approvisionnement afin de protéger plus efficacement la santé et la sécurité des Canadiens.

Consultation

Au cours de la période de consultation avec l'industrie de 2008 à 2010 concernant le projet de la LCSPC, certains organismes de bienfaisance à qui des produits de consommation sont donnés ont exprimé leur crainte de ne pas être en mesure de satisfaire à l'obligation de tenue de documents. Ils ont notamment indiqué que l'obligation représenterait un fardeau déraisonnable étant donné le peu de ressources dont ils disposent pour gérer la tenue de documents associée au volume et à la diversité élevés de produits de consommation qui leur sont donnés. Le personnel nécessaire pour tenir les documents entraînerait le détournement des ressources devant être consacrées à d'autres activités, qui sont souvent de nature caritative. Il est également probable que les documents soient incomplets, car les donateurs pourraient souhaiter garder l'anonymat ou ne seraient pas disponibles pour fournir leur nom et leur adresse. La difficulté se trouverait aggravée par le fait que de nombreux articles d'occasion n'ont pas d'emballage, d'instructions ou d'étiquette. Sans cette information qui permet

On August 6, 2010, a consultation document was posted on Health Canada's Web site; it was also mailed to 12 charitable organizations and 2 government agencies, and was emailed to over 7 500 consumer product safety news subscribers. A total of 11 submissions were received during the comment period. Three industry associations, 1 consumer advocacy group and 7 charitable organizations provided comments.

Overall, the charitable organizations supported these Regulations, but four organizations expressed that they would have liked to have seen the exemption for preparing and maintaining documents in the CCPSA itself and not in regulations. They also wished to ensure that the Regulations spell out clearly that retailers are exempt from the requirements relating to donations obtained from individuals. Furthermore, one charitable organization provided general comments about potential impacts should there be no exemption, such as a possible increased paper burden, difficulty in tracking recalled products dropped off and resources to train volunteers. These Regulations address stakeholder concerns relating to administrative burden.

On November 30, 2013, the *Exemption Regulations (Consumer Products)* were published in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 75-day comment period. There were no comments received as a result of this consultation. As required under section 38 of the CCPSA, the Regulations were then tabled before the House of Commons on March 31, 2014, and before the Senate on April 1, 2014. The legislated tabling requirement was fulfilled on June 30, 2014, and no committee reports were submitted to the Minister of Health.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these Regulations because there is no increase in the administrative burden on industry. Retailers who receive donated consumer products other than from certain manufacturers, importers, or sellers are exempt from the requirements of subparagraph 13(1)(a)(i).

Small business lens

The small business lens does not apply to these Regulations, as there are no costs to small business.

Rationale

Without the Regulations, stakeholders — including retailers — who obtain donated consumer products other than from manufacturers, importers, or sellers are required to comply with the requirements for preparing and maintaining documents under the CCPSA. Currently, Health Canada undertakes compliance and enforcement activities, including inspections and outreach, with about 2 000 second-hand stores across Canada, the vast majority of which are thrift stores. Many thrift stores are associated with charitable organizations. They respond to the needs of people with low incomes, and at the same time reuse and recycle donated household goods to raise money for their charitable programs. Many of these organizations have branches and thrift stores across Canada. The administrative burden for documenting donated consumer products is very high. Obtaining the name and address of intermittent

l'identification, ces intervenants pourraient ne pas avoir les dossiers nécessaires pour remonter facilement la chaîne d'approvisionnement.

Le 6 août 2010, un document de consultation a été affiché sur le site Internet de Santé Canada. Il a également été envoyé par la poste à 12 organismes de bienfaisance et à 2 organismes gouvernementaux, et par courriel à plus de 7 500 abonnés à des nouvelles sur la sécurité des produits de consommation. Au total, 11 présentations ont été reçues au cours de la période de consultation. Trois associations de l'industrie, 1 groupe de protection des consommateurs et 7 organismes de bienfaisance ont fourni des commentaires.

Dans l'ensemble, les organismes de bienfaisance appuyaient ce règlement, mais quatre d'entre eux ont indiqué qu'ils auraient aimé voir l'exemption concernant la tenue de documents dans la LCSPC même plutôt que dans un règlement. Ils voulaient aussi s'assurer que le Règlement énonce clairement que les détaillants sont exemptés des exigences liées aux dons faits par des particuliers. De plus, un organisme de bienfaisance a fourni des commentaires généraux sur les répercussions possibles s'il n'y avait pas d'exemption, notamment une augmentation possible de la paperasserie, une difficulté à retracer la provenance de produits qui ont été déposés faisant l'objet d'un rappel et les ressources pour former les bénévoles. Ce règlement répond aux préoccupations des intervenants relatives au fardeau administratif.

Le *Règlement d'exemption (produits de consommation)* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 30 novembre 2013, après quoi les gens ont disposé d'une période de 75 jours pour formuler des commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu dans le cadre de cette consultation. Aux termes de l'article 38 de la LCSPC, le Règlement a ensuite été déposé devant la Chambre des communes le 31 mars 2014, puis devant le Sénat le 1^{er} avril 2014. L'exigence concernant le dépôt prévu par la loi a été satisfaite le 30 juin 2014 et aucun comité n'a présenté de rapport à la ministre de la Santé.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a aucune augmentation du fardeau administratif imposé à l'industrie. Les détaillants à qui des produits de consommation sont donnés par des personnes autres que certains fabricants, importateurs ou vendeurs sont exemptés de l'obligation du sous-alinéa 13(1)(a)(i).

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car ce règlement n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Justification

Sans le Règlement, les intervenants, y compris les détaillants, qui reçoivent des dons de produits de consommation d'une personne autre qu'un fabricant, un importateur ou un vendeur, doivent se conformer à l'obligation de tenue de documents imposée par la LCSPC. Santé Canada mène actuellement des activités de surveillance de la conformité et d'application de la loi, dont des inspections et des activités de sensibilisation, auprès de quelque 2 000 magasins de produits usagés dans l'ensemble du pays; la grande majorité étant des magasins d'aubaines. De nombreux magasins d'aubaines sont associés à des organismes de bienfaisance. Ils répondent au besoin des gens à faible revenu, et par la même occasion, réutilisent et recyclent les articles ménagers donnés afin d'amasser des fonds pour leurs programmes de bienfaisance. Bon nombre de ces organismes ont des succursales et des

product donors may be very difficult, and in many instances, the staff capacity required to obtain and maintain such information cause resources to be diverted away from other activities, which are often charitable in nature.

The information obtained from stakeholders subject to the exemption in these Regulations would do little to advance the underlying purpose of the documentation provision of tracking products back through the supply chain in order to facilitate product recalls or other health or safety measures. Obtaining the name and address of a local resident who drops off items at a charitable organization does not allow the effective determination of the highest level of trade, rendering this type of document maintenance insignificant in helping protect the health and safety of the public. Similarly, information regarding sales of such items is of little assistance in addressing health or safety concerns due to small sales volumes and variety of products.

This requirement could also discourage a number of people from donating consumer products and result in both a reduction in the number of donations of consumer products and volume of sales of retailers of donated consumer products. This, in turn, would have a direct impact on people with low income and others who benefit directly or indirectly from these donated consumer products.

Finally, a report entitled *Cost-Benefit Analysis — Exemptions Regulations* (May 2011) that was prepared for Health Canada describes the potential impact on Government, industry and consumers that will occur as a result of the Regulations. While quantitative analysis was not possible, it was concluded that the overall net benefits relating to these Regulations are likely to be positive. The cost-benefit analysis report is available upon request. The *Exemption Regulations (Consumer Products)* will allow many retailers of donated consumer products to continue operating as they had before the CCPSA came into force, without an increase in administrative burden.

Implementation, enforcement and service standards

Inspections of retailers, which are recipients of donated consumer products, will continue to be part of Health Canada's compliance and enforcement work. Although exemptions from preparing and maintaining documents for donated consumer products under specific circumstances might apply pursuant to the Regulations, all other requirements under the CCPSA continue to apply and will be enforced. Retailers must ensure that all consumer products they obtain by donation meet the requirements of the CCPSA before selling or advertising them. Health Canada will continue to address non-compliance, as required. Non-compliant products obtained by donation are subject to the compliance and enforcement tools available to Health Canada inspectors and other officials, and use of these tools depends on the risk to health or safety. Guidelines and industry training programs will be developed to clarify retailer responsibilities related to the exemption from record-keeping for donated consumer products. Training and updates to industry guides will continue as part of regular information, education and outreach activities.

magasins d'aubaines partout au Canada. Le fardeau administratif que représente la tenue de documents sur ces produits de consommation donnés est très lourd. Il peut être très difficile d'obtenir le nom et l'adresse des donateurs qui offrent des produits sur une base intermittente, et dans la plupart des cas, le personnel nécessaire pour tenir les documents entraînerait le détournement des ressources devant être consacrées à d'autres activités, qui sont souvent de nature caritative.

L'information recueillie auprès des intervenants exemptés en vertu du Règlement serait de peu d'utilité en regard de l'objectif sous-jacent de la disposition relative à la tenue de documents visant à retracer les produits en remontant la chaîne d'approvisionnement en vue de faciliter les rappels de produits ou la prise d'autres mesures de santé et de sécurité. L'obtention du nom et de l'adresse d'un résident du quartier qui dépose des articles chez un organisme de bienfaisance ne permet pas de déterminer efficacement le niveau d'échange le plus élevé, ce qui rend futile ce type de tenue de documents pour aider à protéger la santé et la sécurité de la population. De même, l'information concernant les ventes de produits de ce type peut difficilement aider à répondre aux préoccupations relatives à la santé ou à la sécurité compte tenu des faibles volumes de vente et de la variété des produits.

Cette exigence pourrait également dissuader un certain nombre de personnes de donner des produits de consommation et entraîner à la fois une réduction du nombre de dons et du volume des ventes réalisées par les détaillants à qui des produits de consommation sont donnés. Cela pourrait avoir des répercussions sur les personnes à faible revenu et d'autres personnes qui tirent parti, directement ou indirectement, de ces dons de produits de consommation.

Un rapport intitulé *Analyse coûts-avantages — Règlement d'exemption* (mai 2011), préparé pour Santé Canada, décrit les répercussions possibles du Règlement sur le gouvernement, l'industrie et les consommateurs. Même s'il n'était pas possible de réaliser une analyse quantitative, il a été conclu que les avantages globaux nets liés à ce règlement seront sans doute positifs. L'analyse complète des coûts-avantages peut être consultée sur demande. Le *Règlement d'exemption (produits de consommation)* permettra à de nombreux détaillants à qui des produits de consommation sont donnés de poursuivre leurs activités comme ils le faisaient avant l'entrée en vigueur de la LCSPC, sans alourdissement du fardeau administratif.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les inspections des détaillants qui reçoivent des dons de produits de consommation continueront de faire partie des activités de surveillance de la conformité et d'application de la loi de Santé Canada. Même si les exemptions de la tenue de documents pour les produits de consommation donnés dans des circonstances bien précises peuvent s'appliquer en vertu du Règlement, toutes les autres exigences de la LCSPC continuent de s'appliquer. Les détaillants doivent s'assurer que tous les produits de consommation qu'ils obtiennent à titre de dons sont conformes à la LCSPC avant de les vendre ou d'en faire la publicité. Santé Canada continuera de se pencher sur les problèmes de non-conformité, au besoin. Les produits non conformes obtenus à titre de dons sont assujettis aux outils de conformité et d'application de la loi à la disposition des inspecteurs de Santé Canada et d'autres représentants, et l'utilisation de ces outils dépend du risque pour la santé ou la sécurité que présentent ces produits. On élaborera des lignes directrices et des programmes de formation à l'intention de l'industrie afin de clarifier les responsabilités des détaillants relativement à l'exemption

visant la tenue de documents sur les produits de consommation donnés. On continuera d'offrir de la formation à l'industrie et de mettre à jour les guides qui lui sont destinés dans le cadre des activités régulières d'information, de sensibilisation et de communication.

Contact

Sheila Davidson
Project Officer
Risk Management Strategies Division
Risk Management Bureau
Consumer Product Safety Directorate
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Health Canada
269 Laurier Avenue West, 8th Floor
Address locator: 4908B
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Fax: 613-952-2551
Email: sheila.davidson@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Sheila Davidson
Agente de projet
Division des stratégies de gestion du risque
Bureau de la gestion du risque
Direction de la sécurité des produits de consommation
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité
des consommateurs
Santé Canada
269, avenue Laurier Ouest, 8^e étage
Indice de l'adresse : 4908B
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Télécopieur : 613-952-2551
Courriel : sheila.davidson@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2015-98 May 1, 2015

MARINE LIABILITY ACT

Regulations Amending Schedule 1 to the Marine Liability Act

P.C. 2015-471 April 30, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 31(1)^a of the *Marine Liability Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending Schedule 1 to the Marine Liability Act*.

REGULATIONS AMENDING SCHEDULE 1 TO THE MARINE LIABILITY ACT

AMENDMENT

1. Paragraph 1 of Article 6 of Schedule 1 to the *Marine Liability Act*¹ is replaced by the following:

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 3.02 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 1,208 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 906 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 604 Units of Account,
- (b) in respect of any other claims,
 - (i) 1.51 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 302 Units of Account.

Enregistrement
DORS/2015-98 Le 1^{er} mai 2015

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Règlement modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime

C.P. 2015-471 Le 30 avril 2015

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 31(1)^a de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

MODIFICATION

1. Le paragraphe 1 de l'article 6 de l'annexe 1 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*¹ est remplacé par ce qui suit :

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles :
 - i) à 3,02 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 1 208 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 906 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 604 unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances :
 - i) à 1,51 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 604 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 453 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 302 unités de compte.

^a S.C. 2009, c. 21, s. 5

^b S.C. 2001, c. 6

¹ S.C. 2001, c. 6

^a L.C. 2009, ch. 21, art. 5

^b L.C. 2001, ch. 6

¹ L.C. 2001, ch. 6

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 8, 2015, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Canada is a party to the International Maritime Organization's (IMO) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 (LLMC)¹. This international treaty provides shipowners and their insurers the right to limit their liability for a range of maritime claims. The LLMC's general limits have remained the same since the Protocol was opened for signature on October 1, 1996. Article 8 of the Protocol provides for "tacit amendment" of the limits of liability where they can be amended without having to reopen the Convention or negotiate a new protocol.

Inflation has eroded the value of the shipowner's maximum level of liability since 1996 by over 50% in real dollar terms. This may affect a claimant's recovery of losses incurred, particularly in cases involving multiple claims or extensive pollution. The IMO Legal Committee therefore adopted a resolution under Article 8, to increase the general limits by 51%. The amended limits of liability will enter into force on June 8, 2015.

Background

The *Marine Liability Act* of 2001 (the Act) is a comprehensive Act dealing with the liability of marine operators in relation to passengers and other third parties, cargo, pollution and property damage. Part 3 of the Act gives effect to the LLMC. Article 6 of the Convention, which is incorporated as Schedule 1 of the Act, limits the shipowners' liability for two classes of maritime claims: (1) claims for loss of life and personal injury; (2) claims for damage to property, such as other ships, terminals and cargo, excluding damages that are subject to other conventions (e.g. pollution related to spills from oil tankers).

The principle of the shipowners' limitation of liability as a means to attract risk capital to the shipping industry predates by several centuries² the current business practice of incorporating a company that is able to limit liability to the amount of its shareholders' capital. The principle recognized the inability of shipowners to control the actions of the master and crew of a ship that may be an ocean away. Early international conventions on this subject (1924 and 1957) therefore allowed shipowners to limit liability if the fault for the loss was due to the action or omission of the master or crew with no involvement of the shipowner or his shore-based executives or managerial staff.

¹ Canada ratified the 1996 LLMC Protocol on May 9, 2008. It entered into force in Canada on August 7, 2008.

² For example, Great Britain's *Responsibility of Shipowners Act* was passed in 1733.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 8 juin 2015, ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le Canada a ratifié la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1976 (LLMC), modifiée par le Protocole de 1996, de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹. Ce traité international donne le droit aux propriétaires de navires et à leurs assureurs de limiter leur responsabilité concernant diverses créances maritimes. Les limites générales de la LLMC sont restées inchangées depuis l'ouverture du Protocole à la signature le 1^{er} octobre 1996. L'article 8 du Protocole prévoit une « modification tacite » des limites de responsabilité, ces dernières pouvant être modifiées sans avoir à rouvrir la Convention ou à renégocier un nouveau protocole.

L'inflation a miné la valeur du niveau maximum de responsabilité du propriétaire depuis 1996 de plus de 50 % en dollars réels. Cela peut affecter le recouvrement des pertes subies par le demandeur, surtout dans les cas concernant plusieurs créances ou une pollution considérable. Le Comité juridique de l'OMI a donc adopté une résolution en vertu de l'article 8 afin d'augmenter les limites générales de 51 %. Les limites modifiées de responsabilité entreront en vigueur le 8 juin 2015.

Contexte

La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* de 2001 (la Loi) est une loi complète qui traite de la responsabilité des exploitants maritimes en ce qui concerne les passagers et les autres tierces parties, le fret, la pollution et les dommages matériels. La partie 3 de la Loi donne effet à la LLMC. L'article 6 de la Convention, qui est incorporé à la Loi dans l'annexe 1, limite la responsabilité des exploitants quant à deux catégories de créances : (1) les créances en cas de décès ou de lésions corporelles; (2) les créances en cas de dommages matériels, notamment à d'autres navires, à des terminaux et au fret, en excluant les dommages qui sont assujettis à d'autres conventions (par exemple la pollution liée aux déversements provenant de pétroliers).

Le principe de la limite de la responsabilité des exploitants de navires en tant que moyen d'attirer le capital de risque pour l'industrie maritime précède, depuis plusieurs siècles², la pratique commerciale actuelle consistant à incorporer une compagnie qui peut limiter la somme du capital de ses actionnaires. Le principe reconnaissait l'incapacité des propriétaires de navires de contrôler les actions du capitaine et de l'équipage du navire pouvant se trouver à une grande distance. Initialement, les conventions internationales sur le sujet (1924 et 1957) permettaient aux exploitants de navires de limiter leur responsabilité, et ce, si la responsabilité concernant la perte était due à l'action ou à l'omission du capitaine

¹ Le Canada a ratifié le Protocole LLMC de 1996 le 9 mai 2008, lequel est entré en vigueur au Canada le 7 août 2008.

² Par exemple, la *Responsibility of Shipowners Act* de la Grande-Bretagne a été adoptée en 1733.

The first international convention on this subject in 1924³ essentially based the limitation amount on the salvage value of the ship post-casualty, which while protecting the interests of shipowners and their insurers resulted in variable limits that often created financial hardships for claimants (e.g. passengers, owners of goods on board, other vessels damaged by collision, owners of docks or other property damaged by a ship). A subsequent international convention in 1957⁴ was the first to introduce fixed limits based on the tonnage of the ship, though the limits remained quite low and the limitation continued to apply to actions or omissions of the master and crew done without the knowledge or involvement of the shipowner.

The 1976 LLMC continued the practice of fixing the limits based on the ship's tonnage with a substantial increase (300%) in the limits to reduce the financial hardships on claimants. In exchange for this increase, the right to limit responsibility was expanded to include salvors and losses where the shipowner was at fault, provided they were not "committed with intent to cause the loss or recklessly and with knowledge that the loss would probably result." This almost unbreakable limit of liability facilitated the expansion of insurance coverage for the shipowners' liability to third parties in the event of a maritime claim.

However, relatively high rates of inflation throughout the 1980s and 1990s significantly decreased the value of the limits introduced in 1976. The 1996 Protocol to amend the 1976 LLMC more than doubled the limits of shipowners' liability. The Protocol also introduced the concept of "tacit amendment," where a proposal to increase the limits would be considered if it was supported by 50% of states that are party to the LLMC Protocol. In considering such increases, the IMO's Legal Committee is to consider the experience with the maritime claims, the impact of inflation on the monetary value of those claims and the impact of any increase in the limits on the availability of insurance. The new limits would then be adopted if supported by a two-thirds majority of states that are party to the LLMC Protocol.

Increased LLMC limits were initially proposed by Australia following the "Pacific Adventurer" accident in Queensland that resulted in damages exceeding the 1996 LLMC limits due to a large bunker oil spill (i.e. the ship's fuel oil). Australia proposed an increase of 127% or the maximum permissible under the tacit amendment procedure. The 51% increase was adopted by the IMO Legal Committee at its 99th session in April 2012 based mainly on the experience with maritime claims that was reported by the International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGPANDI), which together underwrite the liability insurance for 90% of the world's ocean-going fleet.

ou de l'équipage sans impliquer le propriétaire du navire, ses cadres basés à terre ou son personnel de gestion.

La première convention internationale à ce sujet en 1924³ a établi le montant maximal sur la base de la valeur de récupération du navire après un accident, ce qui a donné lieu à des limites variables — tout en protégeant les intérêts des propriétaires de navires et de leurs assureurs — qui créaient souvent des difficultés financières pour les demandeurs (par exemple les passagers, les propriétaires de biens à bord, les autres bâtiments endommagés après la collision, les propriétaires de quais ou d'autres biens endommagés par un navire). La convention internationale subséquente en 1957⁴ a été la première à établir des limites fixes en se basant sur le tonnage du navire, même si les limites demeuraient plutôt faibles et la limite continuait de s'appliquer aux actions ou aux omissions du capitaine et de l'équipage sans que le propriétaire du navire soit informé ou impliqué.

La LLMC de 1976 a poursuivi la pratique consistant à fixer les limites en se basant sur le tonnage du navire par le biais d'une hausse importante (300 %) des limites afin de réduire les difficultés financières des demandeurs. En contrepartie, le droit de limiter sa responsabilité a été étendu si la perte était imputable au fait personnel du propriétaire ou des assistants qui engagent ainsi la responsabilité de ce dernier « fait que l'un ou l'autre a commis soit dans l'intention de provoquer une telle perte, soit avec insouciance tout en sachant qu'une telle perte se produirait probablement ». Cette limite de responsabilité presque immuable a permis d'étendre la couverture d'assurance responsabilité du propriétaire à des tierces parties en cas de créance maritime.

Toutefois, des taux relativement élevés d'inflation dans les années 1980 et 1990 ont fait diminuer considérablement la valeur des limites proposées en 1976. Le Protocole de 1996 visant à modifier la LLMC de 1976 a plus que doublé les limites de la responsabilité des propriétaires de navires. Le Protocole proposait également le concept de « modification tacite » quand une proposition visant à augmenter les limites était envisagée, si 50 % des États signataires du Protocole de la LLMC l'appuyaient. En étudiant ces hausses, le Comité juridique de l'OMI tiendra compte de l'expérience liée aux créances maritimes, de l'impact de l'inflation sur la valeur monétaire de ces créances et de l'impact de cette hausse des limites sur la disponibilité de l'assurance. Les nouvelles limites seront donc adoptées si elles sont appuyées par une majorité des deux tiers des États signataires du Protocole de la LLMC.

Une hausse des limites de la LLMC a d'abord été proposée par l'Australie à la suite de l'accident du « Pacific Adventurer » au Queensland, qui a causé des dommages dépassant les limites de la LLMC de 1996 en raison d'un déversement d'hydrocarbures de soute provenant d'un gros pétrolier (c'est-à-dire carburant du navire). L'Australie a proposé une hausse de 127 % ou le maximum autorisé dans le cadre de la procédure de modification tacite. La hausse de 51 % a été adoptée par le Comité juridique de l'OMI lors de sa 99^e séance en avril 2012, en se basant principalement sur l'expérience liée aux créances maritimes qui ont été signalées par les clubs de protection et d'indemnisation, lesquels souscrivent l'assurance responsabilité pour 90 % de la flotte hauturière mondiale.

³ 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Vessels

⁴ 1957 International Convention on Limitation of Liability of Owners of Seagoing Vessels

³ Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, 1924

⁴ Convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, 1957

Objectives

The objectives of the *Regulations Amending Schedule 1 to the Marine Liability Act* (the Regulations) are to

- (1) amend the limits of liability for maritime claims subject to Article 6 of the LLMC in accordance with the resolution adopted by the IMO to account for inflation;
- (2) protect the financial interests of Canadians affected by a major maritime casualty; and
- (3) meet Canada's treaty obligation under the LLMC.

Description

The Regulations increases the limits of liability that appear in Article 6 of Schedule 1 of the Act by 51%. Those limits are expressed in terms of Units of Account that are Special Drawing Rights (SDR) of the International Monetary Fund.⁵ Over the latest 10-year period, an SDR has ranged in value from \$1.45 to \$2.02 in Canadian dollars with average value of \$1.67. The limits are based on the size of the vessel with amounts varied according to the vessels within specific ranges of size or tranches. The following table shows the current and amended rates, which are fixed for vessels under 2 000 tons gross tonnage and increase per ton thereafter up to the size of the vessel.

Tranche	Loss of Life or Personal Injury		Other Claims (i.e. property damage)	
	Current rate	Amended rate	Current rate	Amended rate
0–2 000 tons	2 000 000 SDRs	3 020 000 SDRs	1 000 000 SDRs	1 510 000 SDRs
2 001–30 000 tons	800 SDRs/ton	1 208 SDRs/ton	400 SDRs/ton	604 SDRs/ton
30 001–70 000 tons	600 SDRs/ton	906 SDRs/ton	300 SDRs/ton	453 SDRs/ton
Above 70 000 tons	400 SDRs/ton	604 SDRs/ton	200 SDRs/ton	302 SDRs/ton

Fourchette	Décès ou lésions corporelles		Autres créances (par exemple dommages matériels)	
	Taux actuel	Taux modifié	Taux actuel	Taux modifié
De 0 à 2 000 tonnes	2 000 000 DTS	3 020 000 DTS	1 000 000 DTS	1 510 000 DTS
De 2 001 à 30 000 tonnes	800 DTS/tonne	1 208 DTS/tonne	400 DTS/tonne	604 DTS/tonne
De 30 001 à 70 000 tonnes	600 DTS/tonne	906 DTS/tonne	300 DTS/tonne	453 DTS/tonne
Plus de 70 000 tonnes	400 DTS/tonne	604 DTS/tonne	200 DTS/tonne	302 DTS/tonne

The tables below provide an example of the calculations of the limits of liability for a ship of 40 000 tons gross tonnage under the current and amended limits based on the 10-year average exchange rate (1 SDR = \$1.67):

Example of limits for personal injury for a ship of 40 000 tons

Tranche	Unit tons	Current		Amended	
		Rate	SDR	Rate	SDR
0–2 000 t	2 000	Fixed	2 000 000	Fixed	3 020 000
2 001–30 000 t	28 000	800	22 400 000	1 208	33 824 000
30 001–70 000 t	10 000	600	6 000 000	906	9 060 000
Over 70 001 t	0	400	0	604	0
TOTAL SDR			30 400 000		45 904 000
TOTAL \$CAN			\$50,768,000		\$76,659,680

⁵ Exchange rates can be found at http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

Objectifs

Le Règlement modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime (le Règlement) vise les objectifs suivants :

- (1) modifier les limites de responsabilité concernant les créances maritimes assujetties à l'article 6 de la LLMC, conformément à la résolution adoptée par l'OMI afin de tenir compte de l'inflation;
- (2) protéger les intérêts financiers des Canadiens touchés par un accident maritime important;
- (3) respecter l'obligation du Canada en matière de traité en vertu de la LLMC.

Description

Le Règlement augmente les limites de responsabilité qui figurent à l'article 6 de l'annexe 1 de la Loi de 51 %. Ces limites sont exprimées en unités de compte qui sont des droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international⁵. Au cours des 10 dernières années, un DTS est passé de 1,45 \$ à 2,02 \$ en dollars canadiens, avec une valeur moyenne de 1,67 \$. Les limites se basent sur la taille du bâtiment, les montants variant en fonction des bâtiments inclus dans les différentes fourchettes. Les taux actuels et modifiés — lesquels sont fixes pour les bâtiments de moins de 2 000 tonnes de jauge brute et augmentent par tonne par la suite — sont indiqués dans le tableau suivant.

Les tableaux suivants fournissent un exemple de calculs des limites de responsabilité pour un navire de 40 000 tonnes de jauge brute dans les limites actuelles et modifiées, en se basant sur un taux de change moyen de 10 ans (1 DTS = 1,67 \$) :

Exemple des limites pour les lésions corporelles pour un navire de 40 000 tonnes

Fourchette	Tonnes	Actuel		Modifié	
		Taux	DTS	Taux	DTS
De 0 à 2 000 t	2 000	Fixe	2 000 000	Fixe	3 020 000
De 2 001 à 30 000 t	28 000	800	22 400 000	1 208	33 824 000
De 30 001 à 70 000 t	10 000	600	6 000 000	906	9 060 000
Plus de 70 001 t	0	400	0	604	0
TOTAL en DTS			30 400 000		45 904 000
TOTAL en dollars canadiens			50 768 000 \$		76 659 680 \$

⁵ Les taux de change peuvent être consultés à l'adresse suivante : http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

Example of limits for other claims for a ship of 40 000 tons

Tranche	Unit tons	Current		Amended	
		Rate	SDR	Rate	SDR
0–2 000 t	2 000	Fixed	1 000 000	Fixed	1 510 000
2 001–30 000 t	28 000	400	11 200 000	604	16 912 000
30 001–70 000 t	10 000	300	3 000 000	453	4 530 000
Over 70 001 t	0	200	0	302	0
TOTAL SDR			15 200 000		22 952 000
TOTAL \$CAN			\$25 384 000		\$38 329 840

Following the implementation of the new limits, the owner of a ship of 40 000 tons gross tonnage would therefore see the limits of his or her liability for the aggregated claims related to personal injury or death arising from an accident increase from \$50.8 million to \$76.7 million and for all other claims from \$25.4 million to \$38.3 million based on the 10-year average exchange rate.

The increase in limits applies only to ships of 300 tons gross tonnage and above. Ships under the 300 tons gross tonnage threshold remain subject to limits of liability currently specified in sections 28 and 29 of the Act.

“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. The Regulations amend existing legislation and do not introduce any new regulatory requirements.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are insignificant costs on small business. Limits of liability for vessels under the 300 ton gross tonnage threshold, which are more likely to be owned by small business, remain unchanged. Most owners of ships of 300 tons gross tonnage and above are likely to maintain insurance in amounts sufficient to cover their liability at the levels proscribed by the LLMC. The increase in limits of liability will have no immediate effect of the cost of insurance. The increase in LLMC limits would only be reflected in long-term insurance rates if there is a significant increase in the numbers of claims exceeding the current limits, which is not expected.

Consultation

Canadian stakeholders expressed their views to Transport Canada while the amendments were being discussed at the IMO Legal Committee. Two opposing views emerged at those negotiations: either an increase of 45%; or an increase of 127%. Associations representing Canada’s domestic and international shipping sectors supported the lower level of increase, which is based on global inflation rates and experience with maritime claims under the current limits. The 51% increase represents the lower level adjusted for the inflation that occurred during the negotiations.

Rationale

The Regulations amend the limits of liability for maritime claims in accordance with the resolution adopted by the IMO, thus enabling Canada to meet its obligations under the LLMC.

Exemple de limites pour d’autres créances pour un navire de 40 000 tonnes

Fourchette	Tonnes	Actuel		Modifié	
		Taux	DTS	Taux	DTS
De 0 à 2 000 t	2 000	Fixe	1 000 000	Fixe	1 510 000
De 2 001 à 30 000 t	28 000	400	11 200 000	604	16 912 000
De 30 001 à 70 000 t	10 000	300	3 000 000	453	4 530 000
Plus de 70 001 t	0	200	0	302	0
TOTAL en DTS			15 200 000		22 952 000
TOTAL en dollars canadiens			25 384 000 \$		38 329 840 \$

Après la mise en œuvre des nouvelles limites, les limites de la responsabilité d’un propriétaire de navire de 40 000 tonnes de jauge brute, pour l’ensemble des créances liées aux lésions corporelles ou aux décès découlant d’un accident, passeraient de 50,8 millions de dollars à 76,7 millions de dollars, et pour toutes les autres créances, de 25,4 millions de dollars à 38,3 millions de dollars, si l’on se base sur un taux de change moyen de 10 ans.

La hausse des limites s’applique seulement aux navires de 300 tonnes de jauge brute et plus. Le seuil des navires de moins de 300 tonnes de jauge brute reste assujéti aux limites de responsabilité actuelles indiquées aux articles 28 et 29 de la Loi.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente proposition, étant donné qu’aucun changement n’est apporté aux coûts administratifs pour les entreprises. Le Règlement modifie la loi actuelle et ne contient aucune nouvelle exigence réglementaire.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette modification, étant donné qu’elle n’impose pas de coûts importants aux petites entreprises. Les limites de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonnes de jauge brute — que les petites entreprises sont plus susceptibles de détenir — restent inchangées. La plupart des propriétaires de navires de 300 tonnes de jauge brute et plus conserveront probablement un niveau d’assurance suffisant pour couvrir leur responsabilité aux niveaux prescrits par la LLMC. La hausse des limites de responsabilité n’aura pas d’effet immédiat sur les coûts de l’assurance, mais elle sera reflétée dans les taux d’assurance à long terme, en cas de hausse importante des créances dépassant les limites actuelles, ce qui n’est pas prévu.

Consultation

Les intervenants canadiens ont exprimé leurs points de vue à Transports Canada quand les modifications étaient débattues au Comité juridique de l’OMI. Deux opinions divergentes ont été manifestées lors de ces négociations : proposer une hausse de 45 % ou une hausse de 127 %. Les associations représentant les secteurs maritimes nationaux et internationaux du Canada ont appuyé le niveau inférieur qui est établi sur la base des taux d’inflation mondiaux et l’expérience liée aux créances maritimes dans les limites actuelles. La hausse de 51 % représente le niveau inférieur ajusté à l’inflation qui est survenue lors des négociations.

Justification

Le Règlement modifie les limites de responsabilité pour les créances maritimes conformément à la résolution qui a été adoptée par l’OMI, ce qui permettra au Canada de respecter ses obligations en vertu de la LLMC.

The maximum liability of shipowners becomes a concern mainly when an incident involves a substantial number of claimants or significant property damage occurs, for example when there is a large bunker spill. The shipowners' limit of liability applies to the aggregate of all claims received from a single incident. When the aggregate amount of those claims exceeds the maximum limit of liability, the amounts paid for verifiable claims are apportioned in accordance with their share of the aggregate claim. This means that some claimants may suffer substantial losses that would be only partially compensated. Increasing the limits of liability will not necessarily ensure that all claims are fully satisfied, but would help to restore the level of compensation that claimants might expect in relation to their losses to the levels intended when the LLMC Protocol was opened for signature in October 1996, and thus help to protect the financial interests of Canadians.

The increase in LLMC limits will impact other elements of the Act's marine liability framework, particularly

- The Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as amended by the Protocol of 1990 which sets the rules governing liability to passengers. The limits of liability on per passenger, per carriage are: 175 000 SDRs (roughly \$292,000 using 1 SDR = \$1.67) for personal injuries or death; 1 800 SDRs (\$3,000) for loss or damage to cabin luggage; 10 000 SDRs (\$16,700) for vehicles; and, 2 700 SDRs (\$4,500) for all other luggage. These per capita limits will remain unchanged. The 51% increase in the LLMC limits may mean fewer cases of pro-rated passenger claims;
- The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 which sets out rules governing liability for pollution damage from bunker oil spills from non-tankers. The Convention requires ships of 1 000 gross tons and greater to maintain insurance against bunker spill damages and provides a right of direct action against insurers. The amount of insurance is based on LLMC limits and the 51% increase should enhance the likelihood of the payment of bunker pollution claims;
- The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924, as amended by the Protocols of 1968 and 1979 (Hague-Visby Rules), which sets out rules governing the shipowner's liability for loss or damage to cargo. The limits of liability are 666.67 SDRs (\$1,100) per package or 2 SDRs (\$3.34) per kilogram. While these limits will remain unchanged, the 51% increase in LLMC limits will reduce the likelihood of pro-rated cargo claims.

The increase in LLMC limits could also have a positive impact on Canada's Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) when a spill involves a known ship other than a tanker. The higher limits could allow the SOPF to recover more of the cost to remediate spills of bunker fuel or other oils in the rare cases when such incidents exceed the current LLMC limits.

La responsabilité maximale des propriétaires de navires devient une préoccupation, surtout quand le nombre de demandeurs ou de dommages est élevé lors d'un incident, par exemple quand il s'agit d'un déversement causé par un gros pétrolier. La limite de responsabilité des propriétaires de navires s'applique à la somme des créances pour un seul incident. Quand la somme totale de ces créances dépasse la limite maximale de responsabilité, les montants payés pour les créances vérifiables sont répartis conformément à leur part de la somme des créances. Cela signifie que certains demandeurs peuvent subir des pertes importantes qui seront partiellement indemnisées. La hausse des limites de responsabilité ne garantira pas nécessairement que toutes les créances seront satisfaites complètement, mais cela aidera à restaurer le niveau d'indemnisation — que les demandeurs pourraient espérer en ce qui concerne leurs pertes — aux niveaux attendus, au moment où le Protocole de la LLMC a été ouvert aux fins de signature en octobre 1996, ce qui aidera à protéger les intérêts financiers des Canadiens.

La hausse des limites de la LLMC influencera les autres éléments du cadre de responsabilité maritime de la Loi, surtout les éléments suivants :

- La Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1990, laquelle établit des règles régissant la responsabilité pour les passagers. Les limites de responsabilité par passager, par transport sont : 175 000 DTS (environ 292 000 \$, avec 1 DTS = 1,67 \$) pour les blessures personnelles et les décès; 1 800 DTS (3 000 \$) pour les pertes et les dommages concernant les bagages de cabine; 10 000 DTS (16 700 \$) pour les véhicules; et 2 700 DTS (4 500 \$) pour les autres bagages. Ces limites par personne demeureront inchangées. La hausse de 51 % des limites de la LLMC peut signifier moins de cas de créances au prorata des passagers;
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute de 2001, qui établit les règles régissant la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute de navires autres que les navires-citernes. La Convention exige que les navires de 1 000 tonnes de jauge brute et plus souscrivent une assurance contre les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et prévoit un droit d'actions directes contre les assureurs. Le montant de l'assurance se base sur les limites de la LLMC, et la hausse de 51 % devrait améliorer la probabilité de paiement des créances liées à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance de 1924 modifiée par les protocoles de 1968 et de 1979 (règles de la Haye-Visby), qui établit les règles régissant la responsabilité des propriétaires de navires pour les pertes et les dommages liés au fret. Les limites de responsabilité sont de 666,67 DTS (1 100 \$) par colis ou 2 DTS (3,34 \$) par kilogramme. Même si ces limites demeureront inchangées en termes de dollars, la hausse de 51 % des limites fixées dans la LLMC permettra de réduire la probabilité des créances au prorata liées au fret.

La hausse des limites fixées par la LLMC pourrait avoir un impact positif sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN), un fonds canadien, quand un déversement d'hydrocarbures provient d'un navire connu autre qu'un pétrolier. Les limites les plus élevées pourraient permettre au CIDPHN de couvrir une plus

Nonetheless, the costs to shipowners are not expected to be significant. Shipowners are generally insured up to the limits of their liability established by the LLMC through mutual insurance associations referred to as protection and indemnity (P and I) clubs. The P and I clubs collect premiums to maintain capital reserves and buy re-insurance based on claims history. The cost to shipowners of the additional premium to provide cover for the increased limits of liability would depend on the claims experienced by the insurers.

The IGPANDI indicated that the proposed increases should have no immediate effect on insurance rates which are influenced by a wide variety of variables including “severity and frequency of claims in one year, types of claims, cost and capacity of market re-insurance, which will often depend on non-marine factors, such as hurricane, floods and earthquakes.”

During the IMO Legal Committee negotiations, the IGPANDI reported on the frequency of such claims. The IGPANDI recorded 20 cases from May 13, 2004, when the 1996 LLMC entered into force until March 2012 where the total claims exceeded the shipowners’ limit of liability under LLMC. Ten of those cases involved pollution damage due to bunker fuel spills, while the remaining cases involved mainly damage to cargo or to other property, including underwater electric cables and pipelines. None of these cases occurred in Canadian waters. The data does not include claims recorded by non-IGPANDI clubs nor those involving out of court commercial settlements. While refusing to speculate on the additional premium cost that could arise from the increase in limits, the IGPANDI reassured the IMO Legal Committee that the capacity existed to cover it.

While it is not possible to estimate costs and benefits, it is likely that these Regulations will result in a net benefit to Canada given that the claimants will mainly be Canadians while the respondents will include both domestic and international shipowners. On the domestic side, there are 1 678 ships of 300 tons gross tonnage and above on the Canadian ship registry, owned by 542 entities, including corporations, government agencies and individuals. On the international side, 3 619 foreign-registered ships of 300 tons gross tonnage and above made 22 387 calls at Canadian ports in 2011 according to data produced by Statistics Canada (2011 was the final year for this data series). As the following table shows, the foreign-registered ships, which are predominantly owned by non-Canadians, are generally much larger than the Canadian registered fleet. While it must be emphasized that major marine casualties where the current LLMC limits are exceeded are rare, there is a greater likelihood that such events would involve larger ships which in Canada’s case are most likely to be foreign registered and owned.

grande partie des coûts liés aux mesures d’élimination des hydrocarbures de soute dans les rares cas où les limites de ce type d’accidents excèdent les limites actuelles fixées par la LLMC.

Néanmoins, les coûts pour les propriétaires de navires ne devraient pas être considérables. Les propriétaires de navires sont généralement assurés jusqu’aux limites de leur responsabilité établie par la LLMC au moyen d’associations d’assurance mutuelle connues sous le nom de clubs de protection et d’indemnités (P et I). Ces clubs recueillent les primes pour maintenir les réserves et acheter la réassurance en se basant sur les antécédents en matière de créances. Le coût de la prime supplémentaire pour les propriétaires de navires visant à fournir la couverture pour la hausse des limites de la responsabilité dépendra des créances qu’auront eu à traiter les assureurs.

Les clubs de protection et d’indemnité ont indiqué que les hausses proposées ne devraient pas avoir d’effet immédiat sur les taux d’assurance, lesquels sont influencés par diverses variables, notamment la « gravité et la fréquence des créances en une année, les types de créances, le coût et la capacité de la réassurance sur le marché, ce qui dépendra souvent de facteurs non maritimes, comme les ouragans, les inondations et les tremblements de terre ».

Lors des négociations du Comité juridique de l’OMI, les clubs de protection et d’indemnité ont transmis un rapport sur la fréquence de ces créances. Ils ont signalé 20 cas entre le 13 mai 2004 — jour où la LLMC de 1996 est entrée en vigueur — et mars 2012, moment où les créances totales dépassaient la limite de responsabilité des propriétaires de navires en vertu de la LLMC. Dans 10 de ces cas, il s’agissait de dommages liés à la pollution par les hydrocarbures de soute, alors que pour le reste des cas, il s’agissait principalement de dommages liés au fret ou à d’autres biens, notamment des câbles électriques sous-marins ou des pipelines. Aucun de ces événements n’a eu lieu dans les eaux canadiennes. Les données n’incluent pas les créances signalées par d’autres clubs que les clubs de protection et d’indemnité ni les créances ayant fait l’objet de règlements commerciaux hors cour. Même si les clubs de protection et d’indemnité refusent de spéculer sur le coût de la prime additionnelle qui pourrait survenir en raison de la hausse des limites, ils ont rassuré le Comité juridique de l’OMI qu’ils avaient la capacité de la couvrir.

Bien qu’il soit impossible d’estimer les coûts et les avantages, il est probable que ce règlement entraîne un avantage net pour le Canada, étant donné que les demandeurs seront principalement canadiens, alors que les intimés seront des propriétaires canadiens et internationaux. Au niveau national, 1 678 navires de 300 tonnes de jauge brute et plus sont immatriculés au Canada et appartiennent à 542 entités, notamment des sociétés, des organismes gouvernementaux et des individus. À l’échelle internationale, 3 619 navires de 300 tonnes de jauge brute immatriculés à l’étranger ont fait 22 387 escales dans des ports canadiens en 2011, selon les données de Statistique Canada (2011 a été la dernière année de cette série de données). Comme le montre le tableau suivant, les navires immatriculés à l’étranger, qui appartiennent en grande partie à des propriétaires non canadiens, sont généralement plus gros que les navires canadiens. Même s’il faut préciser que la majorité des sinistres maritimes — pour lesquels les limites fixées par la LLMC ont été dépassées — sont rares, il est fort probable que ces événements concerneront des navires plus gros, qui, dans le cas du Canada, battent probablement pavillon étranger.

Distribution of Canadian and foreign-flag ships by gross tonnage (GT)

Range of GT	Canadian Registered		Foreign Registered	
	Number of Ships	%	Number of Ships	%
300 to 2 000 GT	1 271	76%	81	2%
2 001 to 30 000 GT	397	24%	1 627	45%
30 001 to 70 000 GT	4	0%	1 401	39%
above 70 000 GT	6	0%	510	14%
Total number of ships	1 678		3 619	

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations amending the limits of liability that appear in Article 6 of Schedule 1 of the Act comes into effect on June 8, 2015, the same date that the modifications come into force internationally.

Limitation of liability is normally invoked through court proceedings, particularly following the arrest of a domestic or foreign-registered ship at the request of a claimant to ensure the payment of damages related to a maritime claim. The LLMC includes provisions for the constitution, by the shipowner or any other liable party, of a fund up to the limit of liability that can be made available for the payment of claims that are subject to the limitation of liability. This fund can be used as security for the release of a ship that has been arrested.

The Federal Court (known as the Admiralty Court of Canada for the purposes of this Act) has exclusive jurisdiction on any matter with respect to the constitution and distribution of a limitation fund under the LLMC and can decide whether a ship is to be released following the constitution of such a fund. Increasing the limitation of liability under the LLMC will not affect the current powers of the Admiralty Court with respect to such maritime claims.

Contact

Doug O'Keefe
Chief
International Marine Policy
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-6526
Fax: 613-998-1845
Email: doug.okeefe@tc.gc.ca

Répartition des navires battant pavillon canadien ou étranger par tonnes de jauge brute (TJB)

Fourchette (TJB)	Navires immatriculés au Canada		Navires immatriculés à l'étranger	
	Nombre de navires	Pourcentage	Nombre de navires	Pourcentage
De 300 à 2 000	1 271	76 %	81	2 %
De 2 001 à 30 000	397	24 %	1 627	45 %
De 30 001 à 70 000	4	0 %	1 401	39 %
Plus de 70 000	6	0 %	510	14 %
Nombre total de navires	1 678		3 619	

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement modifiant les limites de responsabilité, qui figurent à l'article 6 de l'annexe 1 de la Loi, entre en vigueur le 8 juin 2015, à la même date de l'entrée en vigueur des modifications à l'échelle internationale.

La limite de la responsabilité est normalement invoquée par le biais de poursuites judiciaires, surtout à la suite de l'arrêt d'un navire immatriculé au Canada ou à l'étranger, à la demande d'un demandeur, et ce, afin d'assurer le paiement des dommages liés à la créance maritime. La LLMC inclut des dispositions pour la constitution, par le propriétaire du navire ou toute autre partie responsable, d'un fonds jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité pouvant être disponible pour le paiement des créances assujetties à la limite de responsabilité. Ce fonds peut servir de garantie pour la mainlevée d'un navire.

Seule la Cour fédérale (appelée Cour d'amirauté pour les besoins de la Loi) a compétence sur la constitution et la répartition d'un fonds de limitation en vertu de la LLMC et peut décider si un navire sera libéré à la suite de la constitution de ce fonds. La hausse de la limite de responsabilité en vertu de la LLMC n'influencera pas les pouvoirs actuels de la Cour d'amirauté relativement à ces créances maritimes.

Personne-ressource

Doug O'Keefe
Chef
Politique maritime internationale
Place de Ville, Tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-6526
Télécopieur : 613-998-1845
Courriel : doug.okeefe@tc.gc.ca

Registration
SOR/2015-99 May 1, 2015

CANADA SHIPPING ACT, 2001

**Regulations Amending the Vessels Registry Fees
Tariff and the Vessel Registration and Tonnage
Regulations**

P.C. 2015-484 April 30, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 7(2), paragraph 35(1)(g)^a and section 77^b of the *Canada Shipping Act, 2001*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Vessels Registry Fees Tariff and the Vessel Registration and Tonnage Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE VESSELS
REGISTRY FEES TARIFF AND THE VESSEL
REGISTRATION AND TONNAGE
REGULATIONS**

VESSELS REGISTRY FEES TARIFF

1. Section 3 of the *Vessels Registry Fees Tariff*¹ and the heading before it are replaced by the following:

3. (1) The fee payable for registering a vessel, a group of small vessels or a fleet in the small vessel register for a five-year period is \$50.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of pleasure craft.

(3) For the purposes of this section, “group of small vessels” means two or more vessels of 5 gross tonnage or less that are owned by the same person.

**VESSEL REGISTRATION AND
TONNAGE REGULATIONS**

2. Section 1 of the *Vessel Registration and Tonnage Regulations*² is amended by adding the following in alphabetical order:

“length”

(a) in respect of a vessel referred to in Part 1, means the distance measured parallel to the waterline from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell; and

Enregistrement
DORS/2015-99 Le 1^{er} mai 2015

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

**Règlement modifiant le Tarif des droits
d'immatriculation des bâtiments et le Règlement
sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments**

C.P. 2015-484 Le 30 avril 2015

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 7(2), de l'alinéa 35(1)g)^a et de l'article 77^b de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments et le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE TARIF DES
DROITS D'IMMATRICULATION DES
BÂTIMENTS ET LE RÈGLEMENT
SUR L'IMMATRICULATION ET LE
JAUAGE DES BÂTIMENTS**

**TARIF DES DROITS D'IMMATRICULATION
DES BÂTIMENTS**

1. L'article 3 du *Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments*¹ et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Le droit exigible pour l'immatriculation d'un bâtiment, d'un groupe de petits bâtiments ou d'une flotte dans la partie du registre sur les petits bâtiments est de 50 \$ par période de cinq ans.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance.

(3) Pour l'application du présent article, « groupe de petits bâtiments » s'entend de deux ou de plusieurs bâtiments d'une jauge brute de 5 ou moins qui appartiennent à la même personne.

**RÈGLEMENT SUR L'IMMATRICULATION
ET LE JAUAGE DES BÂTIMENTS**

2. L'article 1 du *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*² est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« longueur » S'entend :

a) à l'égard d'un bâtiment visé à la partie 1, de la distance mesurée, en parallèle à la ligne de flottaison, de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité

^a S.C. 2005, c. 29, s. 16(1)

^b S.C. 2011, c. 15, s. 43

^c S.C. 2001, c. 26

¹ SOR/2002-172; SOR/2007-100, s. 1

² SOR/2007-126

^a L.C. 2005, ch. 29, par. 16(1)

^b L.C. 2011, ch. 15, art. 43

^c L.C. 2001, ch. 26

¹ DORS/2002-172; DORS/2007-100, art. 1

² DORS/2007-126

(b) in respect of a vessel referred to in Part 2, means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that is greater, except that, in vessels designed with a rake of keel, the waterline on which the length is measured shall be parallel to the designed waterline. (*longueur*)

“power”, in respect of an engine, means the power, in kilowatts, that the manufacturer declares has been determined in accordance with the version of International Standard ISO 8665, *Small Craft — Marine Propulsion Engines and Systems — Power Measurements and Declarations*, that is in effect when the engine is manufactured. (*puissance*)

3. The Regulations are amended by adding the following before the heading “NOTIFYING CHIEF REGISTRAR” before section 2:

EXEMPTED CLASSES OF VESSELS

1.1 (1) The following classes of vessels are exempted from the registration requirement in subsection 46(1) of the Act:

- (a) vessels that are equipped with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is less than 7.5 kW;
- (b) vessels that are 8.5 m or less in length and that are propelled by sail alone;
- (c) human-powered vessels, other than vessels in respect of which the *Special-purpose Vessels Regulations* apply; and
- (d) vessels that are operated by a recreational boating school for training and that
 - (i) are not prohibited by section 10 of the *Vessel Certificates Regulations* from engaging on a voyage, and
 - (ii) were licensed under section 202 of the Act immediately before being operated by the recreational boating school for training.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of vessels that carry more than 12 passengers.

AUTHORIZATION OF THE MINISTER TO EXEMPT

1.2 The Minister may, by order, exempt vessels or classes of vessels from the registration requirement in subsection 46(1) of the Act for one year, on any terms and conditions that he or she considers appropriate, if he or she is of the opinion that the exemption is not likely to adversely affect marine safety, and he or she may amend or revoke the exemption.

arrière de la surface externe la plus reculée de la coque;

b) à l'égard d'un bâtiment visé à la partie 2, de la longueur qui est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure, sauf que dans le cas d'un bâtiment conçu pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue. (*length*)

« puissance » S'agissant d'un moteur, la puissance en kilowatts qui, d'après la déclaration du fabricant, a été établie conformément à la norme internationale ISO 8665, intitulée *Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marin — Mesurage et déclaration de la puissance*, dans sa version en vigueur au moment de la fabrication du moteur. (*power*)

3. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'intertitre « AVIS AU REGISTRAIRE EN CHEF » précédant l'article 2, de ce qui suit :

CATÉGORIES DE BÂTIMENTS DISPENSÉES

1.1 (1) Les catégories de bâtiments ci-après sont dispensées de l'exigence relative à l'immatriculation prévue au paragraphe 46(1) de la Loi :

- a) ceux à propulsion mécanique munis d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est de moins de 7,5 kW;
- b) ceux d'une longueur d'au plus 8,5 m qui sont propulsés uniquement par voile;
- c) ceux à propulsion humaine autres que ceux à l'égard desquels s'appliquent le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*;
- d) ceux qui sont utilisés par une école de sécurité nautique récréative pour la formation et qui :
 - (i) d'une part, ne sont pas visés par l'interdiction d'effectuer un voyage qui est prévue à l'article 10 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*,
 - (ii) d'autre part, étaient titulaires d'un permis délivré en vertu de l'article 202 de la Loi immédiatement avant leur utilisation par l'école de sécurité nautique récréative pour la formation.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des bâtiments transportant plus de 12 passagers.

AUTORISATION DU MINISTRE À DISPENSER

1.2 Le ministre est autorisé à dispenser, par arrêté, pour un an des bâtiments ou catégories de bâtiments de l'exigence relative à l'immatriculation prévue au paragraphe 46(1) de la Loi, aux conditions qu'il estime indiquées, s'il est d'avis que la sécurité maritime ne risque pas d'en être compromise, et à modifier ou à révoquer la dispense.

EXCLUDED GOVERNMENT VESSELS

1.3 (1) Subsection 46(3) of the Act does not apply in respect of government vessels that

(a) are equipped with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is less than 7.5 kW; or

(b) are 8.5 m or less in length and are propelled by sail alone.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of vessels that carry more than 12 passengers.

4. Section 6 of the Regulations and the heading “INTERPRETATION” before it are repealed.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 18:

DIVISION 4

EXEMPTED CANADIAN VESSELS

Application

19. This Division applies in respect of Canadian vessels that are exempted under section 1.1 or 1.2 from the registration requirement in subsection 46(1) of the Act and that are not registered.

Calculation of Tonnage

20. If it is necessary to determine the tonnage of a Canadian vessel for the purposes of any regulations made under the Act, the vessel’s authorized representative shall ensure that its tonnage is calculated in accordance with

(a) Division 1, if the vessel is 24 m in length or more; or

(b) Division 3, if the vessel is less than 24 m in length.

6. Part 3 of the Regulations is replaced by the following:

PART 3

VARIATION OF THE ACT IN RESPECT OF CERTAIN GOVERNMENT VESSELS

DEFINITION OF “CANADIAN VESSEL”

21. The definition “Canadian vessel” in section 2 of the Act is varied as follows:

“Canadian vessel” means

(a) a vessel that is registered or listed under Part 2 (Registration, Listing and Recording) or that is exempted under the regulations from the registration requirement in subsection 46(1); or

(b) a government vessel to which subsection 46(3) of the Act does not apply under section 1.3 of the *Vessel Registration and Tonnage Regulations*.

“Canadian vessel”
« bâtiment canadien »

BÂTIMENTS D’ÉTAT EXCLUS

1.3 (1) Le paragraphe 46(3) de la Loi ne s’applique pas à l’égard des bâtiments d’État qui :

a) d’une part, sont munis d’un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est de moins de 7,5 kW;

b) d’autre part, sont d’une longueur d’au plus 8,5 m et sont propulsés uniquement par voile.

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas à l’égard des bâtiments transportant plus de 12 passagers.

4. L’article 6 du même règlement et l’intertitre « DÉFINITION » le précédant sont abrogés.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 18, de ce qui suit :

SECTION 4

BÂTIMENTS CANADIENS DISPENSÉS

Application

19. La présente section s’applique à l’égard des bâtiments canadiens qui sont dispensés, en vertu des articles 1.1 ou 1.2, de l’exigence d’immatriculation prévue au paragraphe 46(1) de la Loi et qui ne sont pas immatriculés.

Calcul de la jauge

20. S’il est nécessaire de calculer la jauge d’un bâtiment canadien pour l’application de tout règlement pris en vertu de la Loi, le représentant autorisé du bâtiment doit veiller à ce que la jauge de celui-ci soit calculée conformément :

a) à la section 1, si le bâtiment est d’au moins 24 m de longueur;

b) à la section 3, si le bâtiment est de moins de 24 m de longueur.

6. La partie 3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 3

MODIFICATION DE LA LOI À L’ÉGARD DE CERTAINS BÂTIMENTS D’ÉTAT

DÉFINITION DE « BÂTIMENT CANADIEN »

21. La définition de « bâtiment canadien », à l’article 2 de la Loi, est modifiée en ces termes :

« bâtiment canadien » S’entend, selon le cas :

a) d’un bâtiment soit immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 (immatriculation, enregistrement et inscription), soit dispensé, en vertu des règlements, de l’exigence relative à l’immatriculation prévue au paragraphe 46(1);

b) d’un bâtiment d’État à l’égard duquel le paragraphe 46(3) de la Loi ne s’applique pas en vertu de l’article 1.3 du *Règlement sur l’immatriculation et le jaugeage des bâtiments*.

« bâtiment canadien »
“Canadian vessel”

COMING INTO FORCE

7. 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

Prior to 2011, all vessels other than pleasure craft were required to be registered including, under certain circumstances, canoes, kayaks, row boats and small sailing vessels. This conflicted with the government policy that small commercial vessels should be subject to similar rules for like vessels operating as recreational vessels (e.g. pleasure craft). Pleasure craft are required to be licensed; however, human-powered pleasure craft, sailboats and power-driven vessels fitted with motors of less than 7.5 kilowatts (kW) [10 horsepower (hp)] are exempt. This exemption applies only to licensing. Regulations relating to vessel construction, safety equipment and pollution prevention continue to apply.

Thousands of Canadian boaters are affected by the small vessel registration requirements, which place an unnecessary administrative burden on the owners of canoes, kayaks, row boats and sailboats not used for pleasure, as registration does not present any real identifiable safety benefit.

Background

The *Vessel Registration and Tonnage Regulations* (VRTR) and the *Vessels Registry Fees Tariff* (VRFT) [the Regulations] establish requirements with respect to vessels in the Canadian Register of Vessels under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001). The Canadian Register of Vessels includes the small vessel register part. The vessel registration provisions contained in the 2011 amendments to the CSA 2001 authorized the Minister of Transport to make regulations to exempt small vessels from registration and simplify the registration process for fleets of small vessels.

In May 2010, Transport Canada (TC) amended the *Small Vessel Regulations* to establish new safety requirements for human-powered non-pleasure vessels (e.g. canoes, kayaks) engaged in guided excursions. That raised concerns among small vessel users regarding the registration of human-powered vessels (such as canoes and kayaks) and small powered vessels that were not pleasure craft. The focus of the complaints was that the small vessel registration process was too complicated for owners of such vessels and placed an administrative burden on small vessel owners that far outweighed any safety benefit.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. 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

Avant 2011, tous les bâtiments autres que les embarcations de plaisance devaient être immatriculés, y compris, dans certaines circonstances, les canots, les kayaks, les embarcations à rames et les petits voiliers. Cette exigence allait à l'encontre de la politique gouvernementale voulant que les petits bâtiments commerciaux soient assujettis à des règles similaires à celles s'appliquant aux bâtiments de même type exploités à titre de bâtiments de plaisance (par exemple les embarcations de plaisance). Un permis doit être délivré à l'égard des embarcations de plaisance; cependant, les embarcations de plaisance à propulsion humaine, les voiliers et les bâtiments à propulsion mécanique munis de moteurs dont la puissance est inférieure à 7,5 kilowatts (kW) [10 chevaux-puissance (hp)] sont exemptés de cette exigence. L'exemption s'applique seulement à la délivrance des permis. La réglementation sur la construction des bâtiments, l'équipement de sécurité et la prévention de la pollution continue de s'appliquer.

Des milliers de propriétaires de bateaux canadiens sont visés par les exigences d'immatriculation des petits bâtiments, lesquelles représentent un fardeau administratif inutile pour les propriétaires de canots, de kayaks, d'embarcations à rames et de voiliers classés comme des embarcations autres que de plaisance, car leur immatriculation ne présente aucun avantage discernable réel pour la sécurité.

Contexte

Le *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments* (RIJB) et le *Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments* (TDIB) [les règlements] établissent les exigences relatives aux bâtiments enregistrés dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, en vertu de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001). Le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments comprend la partie registre des petits bâtiments. Les dispositions relatives à l'immatriculation des bâtiments issues des modifications de 2011 à la LMMC 2001 ont autorisé le ministre des Transports à prendre des règlements pour exempter les petits bâtiments de l'immatriculation et simplifier le processus d'immatriculation pour les flottes de petits bâtiments.

En mai 2010, Transports Canada (TC) a modifié le *Règlement sur les petits bâtiments* afin d'établir de nouvelles exigences de sécurité relatives aux bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance (par exemple les canots et les kayaks) utilisés pour des excursions guidées. Ces exigences ont suscité des préoccupations au sein des utilisateurs de petits bâtiments quant à l'immatriculation des petits bâtiments à propulsion humaine (tels que les canots et les kayaks) et à propulsion mécanique qui ne sont pas des embarcations de plaisance. Les utilisateurs critiquaient surtout la complexité excessive du processus d'immatriculation des

In response, on March 17, 2011, the Minister of Transport published in Ship Safety Bulletin No. 01/2011, an interim registration guidance policy. Small vessel owners were notified that the registration of the following classes of vessels would no longer be required:

- Human-powered vessels;
- Small sailing vessels; and
- Small power-driven vessels with motors less than 7.5 kW.

The bulletin also noted that registration would still be required for government vessels of those types and commercial river rafts. This bulletin has since been replaced with Ship Safety Bulletin No. 05/2012. Changes include the requirement for commercial river rafts to be registered in the small vessel register only.

On June 26, 2011, the *Supporting Vulnerable Seniors and Strengthening Canada's Economy Act* received royal assent. This Act amended Part 2 of the CSA 2001

- to enable the registration of fleets of small non-pleasure craft that would otherwise have had to be registered individually under a single certificate of registry and single official number;
- to authorize the Governor in Council to make regulations exempting classes of vessels from the registration requirement of subsection 46(1); and
- to allow the making of regulations which authorize the Minister to exempt vessels or classes of vessels from the registration requirements until such time as regulations make the exemption permanent.

Transport Canada maintains a database called the Small Commercial Vessel Registration System (SCVRS), which tracks the registration of vessels in the small vessel register. Currently, there are 12 662 vessels listed in the register. In addition to reducing the administrative burden of registration for Canadians, the amendments to the Regulations also help to reduce the number of records required to be maintained in the database.

Objectives

The immediate objective of the amendments to the VRTR and the VRFT is to reduce the administrative burden on small vessel owners and operators, small businesses, charitable organizations, and governments.

These amendments support the government's broader objective to reduce administrative red tape for Canadian businesses and the public by

- making permanent the interim registration guidance set out in Ship Safety Bulletin No. 01/2011 and No. 05/2012; and
- extending the regulatory exemption to include government-owned vessels of the same types and vessels operated by recreational boating schools.

The reduction in the number of vessel registrations enables the chief registrar to re-direct the efforts of local and national registry

petits bâtiments pour les propriétaires de tels bâtiments et le fardeau administratif excédait largement tout avantage pour la sécurité qu'il plaçait sur les propriétaires de petits bâtiments.

Le 17 mars 2011, le ministre des Transports a publié un document de directives d'immatriculation intérimaires, le Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2011, afin d'informer les propriétaires de petits bâtiments que l'immatriculation des catégories suivantes de bâtiments ne serait plus exigée pour les bâtiments suivants :

- les bâtiments à propulsion humaine;
- les petits bâtiments à voile;
- les petits bâtiments à propulsion mécanique dont la puissance du moteur est inférieure à 7,5 kW.

Le bulletin soulignait également que l'immatriculation continuerait d'être exigée pour les bâtiments de l'État s'inscrivant dans ces catégories et les radeaux de rivière commerciaux. Le bulletin a depuis été remplacé par le Bulletin de la sécurité des navires n° 05/2012. Les changements comprennent une exigence relative à l'immatriculation des radeaux de rivière commerciaux seulement dans le Registre des petits bâtiments.

Le 26 juin 2011, la *Loi visant le soutien aux aînés vulnérables et le renforcement de l'économie canadienne* a reçu la sanction royale. La partie 2 de la LMMC 2001 a été modifiée afin de permettre ce qui suit :

- permettre l'immatriculation de flottes de petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance qui, autrement, seraient immatriculés individuellement, sous un seul certificat d'immatriculation et un seul numéro matricule;
- autoriser le gouverneur en conseil à prendre des règlements pour exempter des catégories de bâtiment de l'exigence d'immatriculation du paragraphe 46(1);
- autoriser la prise de règlements permettant au ministre d'exempter des catégories de bâtiments de l'immatriculation obligatoire jusqu'à ce que la réglementation rende la dispense permanente.

Transports Canada tient une base de données appelée le Système d'immatriculation des petits bâtiments commerciaux (SIPBC) pour effectuer le suivi de l'immatriculation des bâtiments dans le Registre des petits bâtiments. À l'heure actuelle, 12 662 bâtiments sont enregistrés dans le registre. En plus de réduire le fardeau administratif des Canadiens en matière d'immatriculation, les modifications contribueront à réduire le nombre de dossiers à conserver dans la base de données.

Objectifs

L'objectif immédiat des modifications au RIJB et au TDIB est de réduire le fardeau administratif des propriétaires et exploitants de petits bâtiments, des petites entreprises, des organismes de charité et des gouvernements.

Ces modifications appuient l'objectif général du gouvernement, qui vise à réduire le fardeau administratif des entreprises canadiennes et du public par ce qui suit :

- rendre permanentes les directives d'immatriculation intérimaires énoncées dans les bulletins de la sécurité des navires n° 01/2011 et n° 05/2012;
- élargir l'exemption réglementaire pour inclure les bâtiments de l'État du même type et les bâtiments exploités par les écoles de navigation de plaisance.

La réduction du nombre d'immatriculations des bâtiments permet au registraire en chef de rediriger plus efficacement le travail

staff more effectively. Vessel registry staff can direct their attention to other additional crucial activities while still being able to provide a high quality of service to stakeholders. As well, an increase in the efficient processing of new and renewal registrations can be expected. Over the last two years, vessel registry staff has been centralized to the National Capital Region, and overall staffing numbers have been reduced.

Description

Vessels Registry Fees Tariff (VRFT)

The VRFT sets the service fees with respect to vessels that are registered in the Canadian Register of Vessels, including those in the small vessel register.

Currently, a \$50 fee is charged for an individual vessel that has been registered in the small vessel register. A certificate and official number is issued for the vessel. A \$50 fee is also charged for registering a fleet of small vessels, where each vessel must have a hull length of 8.5 meters or less and must be less than 5 gross tonnage (the 8.5 metre hull length is related to calculating tonnage using a non-calculated method — a hull length of 8.5 metres has a gross tonnage equal to 4.99, which fits the “group discount” requirements for registering small vessels) and are owned by a single owner. A unique certificate and official number is issued for each vessel in the fleet.

The amendments to the VRFT bring them in line with the 2011 amendments to the CSA 2001, which allows a fleet of vessels to be registered in the small vessel register. The amendments enable the registration of a vessel, a group of small vessels (which is defined as two or more vessels of 5 gross tonnage or less that are owned by the same person) or a fleet of small vessels in the small vessel register for a five-year period. The registration fee remains unchanged at \$50.

Vessel Registration and Tonnage Regulations (VRTR)

The VRTR set out the requirements for the registration of vessels, the issuance and cancellation of certificates of registry for Canadian vessels and the calculation of tonnage.

These amendments to the VRTR exempt the following classes of vessels from the registration requirement in subsection 46(1) of the CSA 2001:

- Vessels that are equipped with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is less than 7.5 kW;
- Vessels that are 8.5 m or less in length and that are propelled by sail alone;
- Human-powered vessels, other than those identified in the *Special-purpose Vessels Regulations* (e.g. commercial river rafts); and
- Certain vessels that are operated by a recreational boating school for training.

Note: the exemption does not apply in respect of vessels that carry more than 12 passengers.

Recreational boating schools often train students in the safe operation of pleasure craft using chartered vessels that are normally used for pleasure. But when used in the school environment,

du personnel local et national chargé du registre. Le personnel du registre peut se consacrer à d'autres activités essentielles, tout en fournissant un service de grande qualité aux intervenants. De plus, le traitement des nouvelles immatriculations et des renouvellements devrait être plus efficace. Au cours des deux dernières années, le personnel du registre a été centralisé dans la région de la capitale nationale et le nombre total d'employés a été réduit.

Description

Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments (TDIB)

Le TDIB fixe les droits de service pour l'immatriculation des bâtiments dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et le Registre des petits bâtiments.

Actuellement, un droit de 50 \$ est exigé pour un bâtiment individuel qui a été immatriculé dans le Registre des petits bâtiments. Un certificat et un numéro matricule sont délivrés pour le bâtiment. Un droit de 50 \$ est également exigé pour immatriculer une flotte de petits bâtiments, chaque bâtiment devant avoir une longueur de coque inférieure ou égale à 8,5 mètres et une jauge brute inférieure à 5 — la longueur de coque de 8,5 mètres est liée au calcul de la jauge, en utilisant une méthode non axée sur les calculs : une coque de 8,5 mètres a une jauge brute égale à 4,99, ce qui la rend admissible au « rabais de groupe » pour l'immatriculation des petits bâtiments — et appartenant à un seul propriétaire. Un certificat et un numéro matricule unique sont délivrés pour chaque bâtiment de la flotte.

Les modifications au TDIB les mettent en conformité avec les modifications de 2011 apportées à la LMMC 2001, qui permet à une flotte de bâtiments d'être immatriculée dans le Registre des petits bâtiments. Grâce à ces modifications, il est possible d'immatriculer un bâtiment, un groupe de petits bâtiments (qui sera défini comme étant composé de deux bâtiments ou plus d'une jauge brute de 5 ou moins appartenant à un même propriétaire), ou une flotte de petits bâtiments dans le registre des petits bâtiments pour une période de cinq ans. Le droit reste à 50 \$.

Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments (RIJB)

Le RIJB énonce les exigences d'immatriculation pour les bâtiments, la délivrance et l'annulation des certificats d'immatriculation pour les bâtiments canadiens et le calcul de la jauge.

Les catégories suivantes de bâtiments font l'objet d'une dispense de l'immatriculation obligatoire prévue au paragraphe 46(1) de la LMMC 2001 :

- les bâtiments à propulsion mécanique munis d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est de moins de 7,5 kW;
- les bâtiments d'une longueur de coque de 8,5 m ou moins propulsés uniquement par une ou plusieurs voiles;
- les bâtiments à propulsion humaine, autres que les bâtiments auxquels s'applique le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial* (par exemple radeaux de rivière commerciaux);
- certains bâtiments qui sont exploités par les écoles de navigation de plaisance.

Nota : l'exemption ne s'applique pas à l'égard des bâtiments transportant plus de 12 passagers.

Pour enseigner à leurs étudiants l'utilisation sécuritaire des embarcations, les écoles de navigation de plaisance utilisent souvent des bâtiments habituellement utilisés pour la navigation de

they cease to be pleasure craft and become subject to regulatory requirements applicable to non-pleasure craft. After several years of consultation with the industry, the amendments will exempt such vessels from the registration requirements only if

- they are not prohibited by section 10 of the *Vessel Certificates Regulations* from engaging on a voyage;
- they were licensed as pleasure craft immediately before being operated for training purposes; and
- they meet all requirements of the CSA 2001 and its regulations for non-pleasure craft.

The amendments authorize the Minister of Transport, by order, to exempt vessels or classes of vessels from the registration requirements identified in subsection 46(1) of the CSA 2001 for up to one year. The exemption may be amended or revoked at the Minister's discretion, at any time.

Subsection 46(3) of the CSA 2001 requires all government vessels to be registered. However, subsection 7(2) authorizes the making of regulations varying or excluding the application of a provision of the Act to government vessels. The amendments exclude, from the requirement in subsection 46(3), the following government vessels:

- Those that are equipped with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is less than 7.5 kW; and
- Those that are 8.5 m or less in length and are propelled by sail alone.

This new exemption will not apply, however, to vessels that carry more than 12 passengers.

The amendments also vary the definition of "Canadian vessel" in the CSA 2001 and also detail how the tonnage of a Canadian vessel is determined.

"One-for-One" Rule

The amendments represent an OUT under the "One-for-One" Rule.

Currently, small vessel registrations are renewed every five years with an average of 7 500 annual registrations attributed to Canadian businesses.

Non-government vessels

- Small non-pleasure vessels equipped with motors of less than 7.5 kW;
- Small non-pleasure vessels propelled by sail alone that are not more than 8.5 m in length;
- Human-powered small non-pleasure vessels (e.g. canoes and kayaks) that are not commercial river rafts; and
- Certain vessels used for training.

Note: This does not include small vessels that carry more than 12 passengers.

plaisance. Cependant, lorsque ces bâtiments sont utilisés dans le contexte scolaire, ils cessent d'être des embarcations de plaisance et sont par conséquent assujettis à toutes les exigences réglementaires qui s'appliquent aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance. Après plusieurs années de consultation auprès de l'industrie, ces bâtiments font l'objet d'une dispense de l'exigence d'immatriculation uniquement dans les cas suivants :

- ils ne sont pas visés par l'interdiction d'effectuer un voyage qui est prévue à l'article 10 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*;
- un permis d'embarcation de plaisance a été délivré avant leur utilisation aux fins de formation;
- ils respectent toutes les exigences de la LMMC 2001 et ses règlements pour les embarcations autres que celles de plaisance.

Les modifications autorisent le ministre des Transports à dispenser, par arrêté ministériel, les bâtiments de certaines catégories de l'exigence d'immatriculation obligatoire prévue au paragraphe 46(1) de la LMMC 2001 pendant un an maximum. L'exemption pourra être modifiée ou révoquée en tout temps à la discrétion du ministre.

Aux termes du paragraphe 46(3) de la LMMC 2001, les bâtiments de l'État doivent être immatriculés. Toutefois, le paragraphe 7(2) autorise la prise de règlements modifiant ou excluant l'application de la disposition de la Loi aux bâtiments de l'État. Les modifications contiennent une disposition permettant de dispenser des exigences du paragraphe 46(3) les bâtiments de l'État suivants :

- les bâtiments de l'État équipés d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est inférieure à 7,5 kW;
- les bâtiments de l'État d'une longueur de 8,5 m ou moins propulsés uniquement par une ou plusieurs voiles.

Cette nouvelle exemption ne s'applique toutefois pas aux bâtiments transportant plus de 12 passagers.

Les modifications changent également la définition de « bâtiment canadien » en vertu de la LMMC 2001 et la façon de déterminer le jaugeage des bâtiments canadiens.

Règle du « un pour un »

Les modifications représentent une suppression en vertu de la règle du « un pour un ».

Actuellement, les immatriculations des petits bâtiments sont renouvelées tous les cinq ans, à raison de 7 500 immatriculations par année en moyenne pour les entreprises canadiennes.

Bâtiments n'appartenant pas à l'État :

- petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance munis de moteurs dont la puissance est inférieure à 7,5 kW;
- petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance d'une longueur de coque de 8,5 m ou moins propulsés uniquement par une ou plusieurs voiles;
- petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance à propulsion humaine (par exemple les canots et les kayaks), qui ne sont pas des radeaux de rivière commerciaux;
- certains bâtiments utilisés pour la formation.

Note : Cette catégorie ne comprend pas les petits bâtiments qui transportent plus de 12 passagers.

Current situation

- These vessels may be registered individually or in groups; average of 25 vessels per group;
- Estimate is that up to 75 000 non-government vessels are registered every five years. Number of vessels $75\ 000 \times 50\%$ to factor in efficiency by registering in groups 37 500 vessels;
- Annualized = $37\ 500/5 = 7\ 500$ vessels;
- Each vessel is issued a certificate and number. It takes 2.5 hours of administrative time to complete the 4 forms to register a vessel.

Action — Eliminate registration for all non-government vessels.

Reduction in administrative costs = 7 500 @ 2.5 hours

These assumptions have been entered in the Regulatory Cost Calculator with all registration activities estimated to take 2.5 hours, and the wage rate at \$37.38 for “contractors and supervisors in trades and transportation.” A 10-year time period, 7% discount rate, and 2012 price base year was used. Estimated values were validated by TC technical inspectors and program groups. While stakeholders were consulted during the CSA 2001 amendments for canoes and kayaks and are supportive of the amendments, no consultations have been done on the “One-for-One” estimates specifically.

The resulting annualized reduction in administrative burden is estimated to be \$572,046.

Small business lens

The small business lens does not apply in this instance, as the amendments do not increase costs for small businesses. However, the amendments potentially benefit small businesses by reducing the administrative burden of vessel registrations and renewals. Removing the registration requirement on certain small vessels is expected to have a positive impact by reducing the compliance and administrative costs for small vessel owners. The requirement for owners to have signatures witnessed on forms has also been removed which saves time for stakeholders who may not have had the legal means to have their signatures witnessed. Also, the requirement for a corporate seal was lifted, as it was not deemed a necessary requirement. The cost savings for this process have been included in the “One-for-One” Rule time estimates above.

Consultation

These Regulations results in a cost savings for stakeholders with regard to costs associated with the registration of vessels. There has been no opposition and a very high level of support for the amendments. The amendments were discussed in 2012 at the national and regional Canadian Marine Advisory Council meetings, TC’s main consultative body for marine matters.

Paddling associations, the Boy Scouts of Canada, Girl Guides of Canada, other non-profit and sporting organizations, guide-outfitter associations, and numerous private individuals voiced their concerns to the Minister regarding registration of small vessels, between 2010 and 2011. The government’s response was to

Situation actuelle :

- Ces bâtiments peuvent être immatriculés individuellement ou en groupe; moyenne de 25 bâtiments par groupe.
- Le nombre maximal de bâtiments n’appartenant pas à l’État immatriculés tous les cinq ans est estimé à 75 000. Nombre de bâtiments = $75\ 000 \times 50\%$ pour tenir compte de l’efficience de l’immatriculation en groupe = 37 500 bâtiments.
- Nombre annuel = $37\ 500/5 = 7\ 500$ bâtiments
- Un certificat et un numéro sont délivrés pour chaque bâtiment. Il faut 2,5 heures d’administration pour remplir les quatre formulaires nécessaires afin d’immatriculer un bâtiment.

Action : Éliminer l’immatriculation de tous les bâtiments n’appartenant pas à l’État.

Réduction des coûts administratifs = 7 500 @ 2,5 heures

Ces hypothèses ont été saisies dans le Calculateur du coût de la réglementation, les activités d’immatriculation devant prendre 2,5 heures et le taux salarial étant fixé à 37,38 \$ pour les « entrepreneurs et contremaîtres des métiers et des transports ». Une période de 10 ans, un taux d’actualisation de 7 % et l’année du prix de référence 2012 ont été utilisés. Les valeurs estimées ont été validées par les inspecteurs techniques et les groupes de programmes de TC. Les intervenants — qui ont été consultés lors des modifications à la LMMC 2001 pour les canots et les kayaks — appuient les modifications. Cependant, aucune consultation n’a été tenue sur les estimations du « un pour un » en particulier.

La réduction annuelle du fardeau administratif est estimée à 572 046 \$.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car les modifications n’accroissent pas les coûts pour les petites entreprises. Toutefois, les modifications profiteront potentiellement aux petites entreprises en réduisant le fardeau administratif lié à l’immatriculation des bâtiments et aux renouvellements. Le retrait de l’exigence d’immatriculation s’appliquant à certains petits bâtiments devrait avoir une incidence positive en réduisant les coûts de conformité et d’administration pour les propriétaires de petits bâtiments. L’exigence selon laquelle les propriétaires devaient faire attester par des témoins la signature des formulaires a également été retirée, ce qui permet aux intervenants, qui n’avaient peut-être pas le moyen juridique de faire attester leurs signatures par des témoins, de gagner du temps. De plus, l’exigence d’un seau officiel a également été levée, car elle n’était pas considérée comme nécessaire. Les économies de coût correspondantes ont été incluses dans les estimations de temps de la règle du « un pour un » ci-dessus.

Consultation

Ces règlements permettent aux intervenants de réaliser des économies quant aux coûts liés à l’immatriculation des bâtiments. Aucune opposition n’a été exprimée et un très haut niveau d’appui à l’égard des modifications a été manifesté. Les modifications ont fait l’objet de discussions en 2012 aux réunions nationales et régionales du Conseil consultatif maritime canadien, le principal organe consultatif de TC sur les questions maritimes.

De 2010 à 2011, des associations de sports de pagaie, les Boy Scouts du Canada, les Guides du Canada, d’autres organisations sportives et sans but lucratif, des associations de guides/pourvoiries et de nombreux particuliers ont fait part de leurs préoccupations au ministre concernant l’immatriculation des petits

publish an interim guidance bulletin (Ship Safety Bulletin No. 01/2011, and then replaced with Ship Safety Bulletin No. 05/2012) that effectively adopted the solution proposed by stakeholders. As part of the *Supporting Vulnerable Seniors and Strengthening Canada's Economy Act*, the CSA 2001 was amended to establish provisions that authorized the exemption from registration for vessels in regulations and to establish a process for registering fleets of small vessels.

The amendments to the VRTR and the VRFT implement the provisions of the CSA 2001 and, in addition, extend them to small vessels and fleets owned by federal, provincial and municipal governments.

Rationale

The amendments to the VRTR and VRFT are an affirmation of the government's commitment to reduce the regulatory burden on Canadians, especially non-profit organizations, charitable organizations and small business owners. The amendments give the chief registrar information to be supplied with an application for registration for small vessels and fleets of small vessels; for example, instead of requiring the owner of a large fleet of small vessels to submit a separate application for each vessel, and in turn receive a certificate of registry and unique official number for each vessel, the amendments make it possible for the owner to submit a single application form and to receive a single certificate of registry and an official number for the entire fleet. This will greatly save on time and resources for both parties and simplify the registration process.

The changes to the VRTR establish a minimum engine power for registration of small non-pleasure vessels that is identical to the minimum engine power for the licensing of pleasure craft.

The changes to the VRFT alleviate much of the administrative burden related to the registration process for fleets. The benefits to business and the public, by eliminating or reducing the red tape associated with the registration of small vessels and fleets of small vessels, will be significant.

In addition to the estimated annual reduction in administrative burden to businesses of \$572,046, the Regulations also provide saving for the registration of government vessels. It is estimated that registration would no longer be required for 2 000 individual vessels, as well as 900 government fleet applications.

The potential (annualized) reduction in administrative costs for individual boaters, non-profit organizations, charitable organizations, small businesses and government combined is estimated to be \$793,237.

Implementation, enforcement and service standards

The vessel registration program delivery has been modified to centralize the vessel registry (in the National Capital Region). A proactive approach was taken to advise stakeholders of changes in service delivery via emails, letters, bilingual communiqués, TC Web site, telephone conversations, etc., including other

bâtiments. Le gouvernement a répondu en publiant un bulletin de directives intérimaires (le Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2011, qui a ensuite été remplacé par le Bulletin de la sécurité des navires n° 05/2012) afin d'adopter la solution proposée par les intervenants. En vertu de la *Loi visant le soutien aux aînés vulnérables et le renforcement de l'économie canadienne*, la LMMC 2001 a été modifiée pour établir des dispositions visant à autoriser par règlement l'exemption de bâtiments de l'exigence d'immatriculation et pour mettre en place un processus d'immatriculation des flottes de petits bâtiments.

Les modifications au RIJB et au TDIB permettent d'appliquer les dispositions de la LMMC 2001 et d'étendre leur application aux petits bâtiments et aux flottes de propriété fédérale, provinciale ou municipale.

Justification

Les modifications au RIJB et au TDIB confirmeraient l'engagement du gouvernement à l'égard de la réduction du fardeau réglementaire des Canadiens, particulièrement les organisations sans but lucratif, les organismes de charité et les propriétaires de petites entreprises. Les modifications donnent au registraire en chef l'information à fournir dans une demande d'immatriculation de petits bâtiments et de flottes de petits bâtiments. Par exemple, au lieu d'exiger que le propriétaire d'une flotte importante de petits bâtiments présente une demande distincte pour chaque bâtiment et, de ce fait, reçoive un certificat d'immatriculation et un numéro matricule pour chaque bâtiment, les modifications permettent au propriétaire de présenter un seul formulaire de demande et de ne recevoir qu'un certificat d'immatriculation et un numéro matricule pour la flotte entière. Les deux parties gagneront ainsi beaucoup de temps et économiseront des ressources, tout en simplifiant le processus d'immatriculation.

Ces modifications au RIJB établissent une puissance de moteur minimale pour l'immatriculation des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance qui soit identique à la puissance de moteur minimale pour la délivrance d'un permis d'embarcation de plaisance.

Les changements au TDIB allègent une bonne partie du fardeau administratif lié au processus d'immatriculation des flottes. Grâce à l'élimination ou à la réduction des formalités administratives pour l'immatriculation des petits bâtiments et des flottes de petits bâtiments, les entreprises et le public profitent d'avantages considérables.

En plus de permettre une réduction annuelle estimée à 572 046 \$ au chapitre du fardeau administratif pour les entreprises, le Règlement permet de réaliser des économies, en ce qui concerne l'immatriculation des bâtiments de l'État. L'immatriculation ne devrait plus être nécessaire pour 2 000 bâtiments individuels et 900 demandes pour les flottes de l'État.

La réduction (annuelle) potentielle des coûts administratifs pour les plaisanciers, les organisations sans but lucratif, les organismes de charité, les petites entreprises et le gouvernement est estimée à 793 237 \$.

Mise en œuvre, application et normes de service

La prestation du programme d'immatriculation des bâtiments a été modifiée de façon à centraliser le registre des bâtiments (dans la région de la capitale nationale). Une approche proactive a été adoptée pour informer les intervenants des changements dans la prestation des services au moyen de courriels, de lettres, de

government departments such as the Department of Fisheries and Oceans (DFO) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP).

Transport Canada's compliance and enforcement procedures and training manuals will be updated to incorporate the changes to the VRFT and VRTR. Marine Safety inspectors and other enforcement partners will be apprised of the changes and appropriate training provided.

A communication plan will be launched following the publication of the Regulations to notify vessel owners of the changes. The plan will include mail and direct communication with paddling associations, non-profit, guide-outfitter, sporting organizations and federal, provincial and municipal government agencies. Updated vessel registration information will be published on the TC Web site.

Contact

Michele Rae
Acting Chief
Regulatory Development
Policy, Legislative, Regulatory and International Affairs
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

communiqués bilingues, du site Web de TC, de conversations téléphoniques, etc., et d'autres ministères, notamment le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

Les procédures de conformité et d'application ainsi que les manuels de formation de TC seront mis à jour de façon à y intégrer les modifications du TDIB et du RIJB. Les inspecteurs de la Sécurité maritime et d'autres partenaires de l'application de la loi seront mis au courant des modifications et une formation appropriée serait fournie.

Un plan de communication sera lancé à la suite de la publication des règlements afin d'aviser les propriétaires de bâtiment des changements. Le plan inclura des lettres et des communications directes à l'intention des associations de sports de pagaie, des organisations sans but lucratif, des associations de guides/pourvoires, des organisations sportives, ainsi que du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Des renseignements à jour sur l'immatriculation des bâtiments seront publiés sur le site Web de TC.

Personne-ressource

Michele Rae
Chef par intérim
Élaboration des règlements
Politiques et Affaires législatives, réglementaires et internationales
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/2015-100 May 1, 2015

Enregistrement
DORS/2015-100 Le 1^{er} mai 2015

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TC 117 Tank Cars)

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117)

P.C. 2015-486 April 30, 2015

C.P. 2015-486 Le 30 avril 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 27^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TC 117 Tank Cars)*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu de l'article 27^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS (TC 117 TANK CARS)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (WAGONS-CITERNES TC 117)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. The portion of section 1.34 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ after the title is replaced by the following:

1. Le passage de l'article 1.34 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

- (1) Despite section 6.1 of the Act and section 4.2 of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks) of these Regulations, substances that have a flash point greater than 60°C but less than or equal to 93°C may be transported on a road vehicle, on a railway vehicle or on a ship on a domestic voyage as Class 3, Flammable Liquids, Packing Group III. In that case, and subject to subsection (2), the requirements of these Regulations that relate to flammable liquids that have a flash point less than or equal to 60°C must be complied with.
- (2) When substances that have a flash point greater than 60°C but less than or equal to 93°C are transported in accordance with subsection (1), sections 5.14.1 to 5.15.6 and 5.15.11 of Part 5 (Means of Containment) do not apply in respect of a railway vehicle that transports the substances, and an emergency response assistance plan is not required for the substances under subsection 7.1(6) of Part 7 (Emergency Response Assistance Plan).

- (1) Malgré l'article 6.1 de la Loi et l'article 4.2 de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses) du présent règlement, les matières dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C mais inférieur ou égal à 93 °C peuvent être transportées comme classe 3, Liquides inflammables, groupe d'emballage III, à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur. Dans ce cas, sous réserve du paragraphe (2), les exigences du présent règlement qui concernent les liquides inflammables dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 60 °C doivent être respectées.
- (2) Lorsque les matières dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C mais inférieur ou égal à 93 °C sont transportées conformément au paragraphe (1), les articles 5.14.1 à 5.15.6 et 5.15.11 de la partie 5 (Contenants) ne s'appliquent pas à l'égard des véhicules ferroviaires qui les transportent, et un plan d'intervention d'urgence n'est pas exigé pour celles-ci en vertu du paragraphe 7.1(6) de la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence).

2. (1) The Table of Contents of Part 5 of the Regulations is amended by striking out the entry for section 5.5.1.

2. (1) L'entrée de l'article 5.5.1 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est supprimée.

(2) The Table of Contents of Part 5 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 5.14:

(2) La table des matières de la partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 5.14, de ce qui suit :

Tank Cars for Flammable Liquids

Wagons-citernes pour les liquides inflammables

Clause 10.5.3 of TP14877.....	5.14.1
Clause 10.1 of TP14877 – May 1, 2017	5.14.2

Alinéa 10.5.3 de la norme TP14877	5.14.1
Paragraphe 10.1 de la norme TP14877 — 1 ^{er} mai 2017 ...	5.14.2

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25
^b S.C. 1992, c. 34
¹ SOR/2001-286

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25
^b L.C. 1992, ch. 34
¹ DORS/2001-286

Clause 10.1 of TP14877 – May 1, 2025	5.14.3	Paragraphe 10.1 de la norme TP14877 — 1 ^{er} mai 2025 ...	5.14.3
Tank Car Selection – May 1, 2017.....	5.15	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} mai 2017	5.15
Tank Car Selection – March 1, 2018.....	5.15.1	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} mars 2018.....	5.15.1
Tank Car Selection – April 1, 2020.....	5.15.2	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} avril 2020	5.15.2
Tank Car Selection – May 1, 2023.....	5.15.3	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} mai 2023	5.15.3
Tank Car Selection – July 1, 2023	5.15.4	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} juillet 2023	5.15.4
Tank Car Selection – July 1, 2025	5.15.5	Sélection des wagons-citernes – 1 ^{er} mai 2025	5.15.5
Tank Cars Manufactured on or after October 1, 2015	5.15.6	Wagons-citernes fabriqués le 1 ^{er} octobre 2015 ou après cette date	5.15.6
Enhanced Class 111 Tank Cars.....	5.15.7	Wagons-citernes de classe 111 renforcés.....	5.15.7
TC 117R Tank Cars.....	5.15.8	Wagons-citernes TC 117R.....	5.15.8
TC 117 Tank Cars	5.15.9	Wagons-citernes TC 117.....	5.15.9
TC 117P Tank Cars	5.15.10	Wagons-citernes TC 117P.....	5.15.10
Reporting.....	5.15.11	Rapports	5.15.11

3. Section 5.5.1 of the Regulations is repealed.

4. Section 5.14 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) If there is a conflict between sections 5.14.1 to 5.15.6 and subparagraph (1)(b)(ii), sections 5.14.1 to 5.15.6 prevail to the extent of the conflict.

5. Part 5 of the Regulations is amended by adding the following after section 5.14:

Tank Cars for Flammable Liquids

5.14.1 Clause 10.5.3 of TP14877

The requirements of clause 10.5.3 of TP14877 do not apply in respect of the importing, offering for transport, handling or transporting of any dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, Packing Group I, II or III, in a tank car.

5.14.2 Clause 10.1 of TP14877 – May 1, 2017

Starting on May 1, 2017, the exception set out in clause 10.1 of TP14877 does not apply in respect of the importing, offering for transport, handling or transporting of any of the following dangerous goods in a tank car:

- (a) UN1170, ETHANOL more than 24% ethanol, by volume;
- (b) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;
- (c) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.;
- (d) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.;
- (e) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.;
- (f) UN3475, ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE with more than 10% ethanol, ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE with more than 10% ethanol, or ETHANOL AND PETROL MIXTURE with more than 10% ethanol; and
- (g) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC.

3. L'article 5.5.1 du même règlement est abrogé.

4. L'article 5.14 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Les dispositions des articles 5.14.1 à 5.15.6 l'emportent sur les dispositions incompatibles du sous-alinéa (1)(b)(ii).

5. La partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5.14, de ce qui suit :

Wagons-citernes pour les liquides inflammables

5.14.1 Alinéa 10.5.3 de la norme TP14877

Les exigences de l'alinéa 10.5.3 de la norme TP14877 ne s'appliquent pas à l'égard de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport, dans un wagon-citerne, des marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, groupe d'emballage I, II ou III.

5.14.2 Paragraphe 10.1 de la norme TP14877 — 1^{er} mai 2017

À partir du 1^{er} mai 2017, l'exception prévue au paragraphe 10.1 de la norme TP14877 ne s'applique pas à l'égard de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport, dans un wagon-citerne, de l'une ou l'autre des marchandises dangereuses suivantes :

- a) UN1170, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume;
- b) UN1267, PÉTROLE BRUT;
- c) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;
- d) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.;
- e) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;
- f) UN3475, MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE contenant plus de 10 % d'éthanol;
- g) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE.

5.14.3 Clause 10.1 of TP14877 – May 1, 2025

Starting on May 1, 2025, the exception set out in clause 10.1 of TP14877 does not apply in respect of the importing, offering for transport, handling or transporting of dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, Packing Group I, II or III, in a tank car.

5.15 Tank Car Selection – May 1, 2017

- (1) Starting on May 1, 2017, a person must not import, offer for transport, handle or transport any of the dangerous goods listed in subsection (2) and included in Packing Group I, II or III in a tank car unless the tank car
- (a) is a Class 105, 111, 112, 115 or 120 tank car that is in compliance with the requirements of TP14877 for the tank car's class and that is equipped with a jacket that
 - (i) is made of ASTM A1011 steel, or steel of an equivalent standard,
 - (ii) has a thickness equal to or greater than 3 mm (11 gauge), and
 - (iii) is weather-resistant;
 - (b) is an enhanced Class 111 tank car with a jacket;
 - (c) is an enhanced Class 111 tank car without a jacket;
 - (d) is a TC 117R tank car;
 - (e) is a TC 117 tank car; or
 - (f) is a TC 117P tank car.
- (2) The dangerous goods are
- (a) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;
 - (b) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.; and
 - (c) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC.

5.15.1 Tank Car Selection – March 1, 2018

- (1) Starting on March 1, 2018, a person must not import, offer for transport, handle or transport any of the dangerous goods listed in subsection (2) and included in Packing Group I, II or III in a tank car unless the tank car
- (a) is an enhanced Class 111 tank car with a jacket;
 - (b) is an enhanced Class 111 tank car without a jacket;
 - (c) is a TC 117R tank car;
 - (d) is a TC 117 tank car; or
 - (e) is a TC 117P tank car.

5.14.3 Paragraphe 10.1 de la norme TP14877 — 1^{er} mai 2025

À partir du 1^{er} mai 2025, l'exception prévue au paragraphe 10.1 de la norme TP14877 ne s'applique pas à l'égard de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport, dans un wagon-citerne, des marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, groupe d'emballage I, II ou III.

5.15 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} mai 2017

- (1) À partir du 1^{er} mai 2017, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter, dans un wagon-citerne, les marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) et incluses dans les groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :
- a) un wagon-citerne de classe 105, 111, 112, 115 ou 120 conforme aux exigences de la norme TP14877 s'appliquant à sa classe et équipé d'une chemise qui, à la fois :
 - (i) est faite d'acier ASTM A1011 ou d'acier d'une norme équivalente,
 - (ii) est d'une épaisseur égale ou supérieure à 3 mm (calibre 11),
 - (iii) est à l'épreuve des intempéries;
 - b) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise;
 - c) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, sans chemise;
 - d) un wagon-citerne TC 117R;
 - e) un wagon-citerne TC 117;
 - f) un wagon-citerne TC 117P.
- (2) Les marchandises dangereuses sont les suivantes :
- a) UN1267, PÉTROLE BRUT;
 - b) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;
 - c) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE.

5.15.1 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} mars 2018

- (1) À partir du 1^{er} mars 2018, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter, dans un wagon-citerne, les marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) et incluses dans les groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :
- a) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise;
 - b) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, sans chemise;
 - c) un wagon-citerne TC 117R;
 - d) un wagon-citerne TC 117;
 - e) un wagon-citerne TC 117P.

- (2) The dangerous goods are
- (a) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;
 - (b) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.; and
 - (c) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC.

5.15.2 Tank Car Selection – April 1, 2020

- (1) Starting on April 1, 2020, a person must not import, offer for transport, handle or transport any of the dangerous goods listed in subsection (2) and included in Packing Group I, II or III in a tank car unless the tank car
- (a) is an enhanced Class 111 tank car with a jacket;
 - (b) is a TC 117R tank car;
 - (c) is a TC 117 tank car; or
 - (d) is a TC 117P tank car.

- (2) The dangerous goods are
- (a) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;
 - (b) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.; and
 - (c) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC.

5.15.3 Tank Car Selection – May 1, 2023

- (1) Starting on May 1, 2023, a person must not import, offer for transport, handle or transport any of the dangerous goods listed in subsection (2) and included in Packing Group I, II or III in a tank car unless the tank car
- (a) is an enhanced Class 111 tank car with a jacket;
 - (b) is an enhanced Class 111 tank car without a jacket;
 - (c) is a TC 117R tank car;
 - (d) is a TC 117 tank car; or
 - (e) is a TC 117P tank car.

- (2) The dangerous goods are
- (a) UN1170, ETHANOL more than 24% ethanol, by volume;
 - (b) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.;
 - (c) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.; and
 - (d) UN3475, ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE with more than 10% ethanol, ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE with more than 10% ethanol, or ETHANOL AND PETROL MIXTURE with more than 10% ethanol.

5.15.4 Tank Car Selection – July 1, 2023

- (1) Starting on July 1, 2023, a person must not import, offer for transport, handle or transport any of the dangerous

- (2) Les marchandises dangereuses sont les suivantes :
- a) UN1267, PÉTROLE BRUT;
 - b) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;
 - c) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE.

5.15.2 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} avril 2020

- (1) À partir du 1^{er} avril 2020, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter, dans un wagon-citerne, les marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) et incluses dans les groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :
- a) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise;
 - b) un wagon-citerne TC 117R;
 - c) un wagon-citerne TC 117;
 - d) un wagon-citerne TC 117P.

- (2) Les marchandises dangereuses sont les suivantes :
- a) UN1267, PÉTROLE BRUT;
 - b) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;
 - c) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE.

5.15.3 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} mai 2023

- (1) À partir du 1^{er} mai 2023, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter, dans un wagon-citerne, les marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) et incluses dans les groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :
- a) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise;
 - b) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, sans chemise;
 - c) un wagon-citerne TC 117R;
 - d) un wagon-citerne TC 117;
 - e) un wagon-citerne TC 117P.

- (2) Les marchandises dangereuses sont les suivantes :
- a) UN1170, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume;
 - b) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.;
 - c) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;
 - d) UN3475, MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE contenant plus de 10 % d'éthanol.

5.15.4 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} juillet 2023

- (1) À partir du 1^{er} juillet 2023, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de

goods listed in subsection (2) and included in Packing Group I, II or III in a tank car unless the tank car

- (a) is an enhanced Class 111 tank car with a jacket;
- (b) is a TC 117R tank car;
- (c) is a TC 117 tank car; or
- (d) is a TC 117P tank car.

(2) The dangerous goods are

- (a) UN1170, ETHANOL more than 24% ethanol, by volume;
- (b) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.;
- (c) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.; and
- (d) UN3475, ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE with more than 10% ethanol, ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE with more than 10% ethanol, or ETHANOL AND PETROL MIXTURE with more than 10% ethanol.

5.15.5 Tank Car Selection – May 1, 2025

Starting on May 1, 2025, a person must not import, offer for transport, handle or transport dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, Packing Group I, II or III, in a tank car unless the tank car

- (a) is a TC 117R tank car;
- (b) is a TC 117 tank car; or
- (c) is a TC 117P tank car.

5.15.6 Tank Cars Manufactured on or after October 1, 2015

A person must not import, offer for transport, handle or transport dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, Packing Group I, II or III, in a tank car that is manufactured on or after October 1, 2015 unless the tank car

- (a) is a TC 117 tank car; or
- (b) is a TC 117P tank car.

5.15.7 Enhanced Class 111 Tank Cars

(1) For the purposes of sections 5.15 to 5.15.4 and 5.15.11, a tank car is an enhanced Class 111 tank car with a jacket if the following conditions are met:

- (a) the tank car is in compliance with the requirements of TP14877 for Class 111 tank cars;
- (b) all the top shell service equipment is enclosed in a protective housing that meets the requirements set out in subsection (3);
- (c) the tank shell and heads are made of carbon or low-alloy steel plate, in the normalized condition, that is AAR TC128 Grade B steel or ASTM A516 Grade 70 steel;

transporter, dans un wagon-citerne, les marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) et incluses dans les groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :

- a) un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise;
- b) un wagon-citerne TC 117R;
- c) un wagon-citerne TC 117;
- d) un wagon-citerne TC 117P.

(2) Les marchandises dangereuses sont les suivantes :

- a) UN1170, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume;
- b) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.;
- c) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;
- d) UN3475, MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE contenant plus de 10 % d'éthanol.

5.15.5 Sélection des wagons-citernes – 1^{er} mai 2025

À partir du 1^{er} mai 2025, il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter, dans un wagon-citerne, des marchandises dangereuses qui sont incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :

- a) un wagon-citerne TC 117R;
- b) un wagon-citerne TC 117;
- c) un wagon-citerne TC 117P.

5.15.6 Wagons-citernes fabriqués le 1^{er} octobre 2015 ou après cette date

Il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter dans un wagon-citerne fabriqué le 1^{er} octobre 2015 ou après cette date des marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, groupes d'emballage I, II ou III, sauf si ce wagon-citerne est, selon le cas :

- a) un wagon-citerne TC 117;
- b) un wagon-citerne TC 117P.

5.15.7 Wagons-citernes de classe 111 renforcés

(1) Pour l'application des articles 5.15 à 5.15.4 et 5.15.11, un wagon-citerne est un wagon-citerne de classe 111 renforcé, avec chemise, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le wagon-citerne est conforme aux exigences de la norme TP14877 s'appliquant aux wagons-citernes de classe 111;
- b) tout le matériel de service de la coque supérieure est placé dans une enceinte protectrice conforme aux exigences prévues au paragraphe (3);
- c) la coque et les têtes de la citerne sont faites en tôle d'acier au carbone, ou en tôle d'acier faiblement allié, qui est à l'état normalisé et qui est de l'acier

- (d) the tank heads are normalized after forming;
- (e) in the case of a tank shell and heads made of AAR TC128 Grade B steel, the shell and heads have a thickness equal to or greater than 11.1 mm (7/16 in.);
- (f) in the case of a tank shell and heads made of ASTM A516 Grade 70 steel, the shell and heads have a thickness equal to or greater than 12.7 mm (1/2 in.);
- (g) the tank car is equipped with a jacket that
- (i) is made of ASTM A1011 steel, or steel of an equivalent standard,
- (ii) has a thickness equal to or greater than 3 mm (11 gauge), and
- (iii) is weather-resistant;
- (h) the tank is insulated, or fitted with a thermal protection blanket;
- (i) the tank car is equipped with one or more reclosing pressure relief devices, each with a start-to-discharge pressure that is equal to or greater than 517 kPa (75 psi);
- (j) the tank car is equipped at each end with a head shield that
- (i) is made with structural or pressure vessel steel plate that has a thickness equal to or greater than 12.7 mm (1/2 in.), and
- (ii) covers at least the lower half of the tank head; and
- (k) in the case of a tank car equipped with a bottom outlet valve, the valve handle – unless stowed separately – is designed to bend or break free on impact without the valve opening or is designed so that all of the handle is located within the bottom discontinuity protective structure.
- (2) For the purposes of sections 5.15 to 5.15.3 and 5.15.11, a tank car is an enhanced Class 111 tank car without a jacket if the following conditions are met:
- (a) the tank car meets the conditions set out in paragraphs (1)(a) to (d) and (i) to (k);
- (b) in the case of a tank shell and heads made of AAR TC128 Grade B steel, the shell and heads have a thickness equal to or greater than 12.7 mm (1/2 in.); and
- (c) in the case of a shell and heads made of ASTM A516 Grade 70 steel, the shell and heads have a thickness equal to or greater than 14.3 mm (9/16 in.).
- (3) The protective housing must be in compliance with clause 10.5.3.1 of TP14877, but
- (a) clause 10.5.3.1.a must be read as “W is defined as the designed gross rail load of the tank car, less trucks”; and
- AAR TC128 de nuance B ou de l’acier ASTM A516 de nuance 70;
- d) les têtes de la citerne sont normalisées après façonnage;
- e) la coque et les têtes de la citerne qui sont faites d’acier AAR TC128 de nuance B ont une épaisseur égale ou supérieure à 11,1 mm (7/16 po);
- f) la coque et les têtes de la citerne qui sont faites d’acier ASTM A516 de nuance 70 ont une épaisseur égale ou supérieure à 12,7 mm (½ po);
- g) le wagon-citerne est équipé d’une chemise qui, à la fois:
- (i) est faite d’acier ASTM A1011 ou d’acier d’une norme équivalente,
- (ii) est d’une épaisseur égale ou supérieure à 3 mm (calibre 11),
- (iii) est à l’épreuve des intempéries;
- h) la citerne est calorifugée ou équipée d’une couverture thermique;
- i) le wagon-citerne est équipé d’un ou de plusieurs dispositifs de décharge de pression avec refermeture dont la pression de début de décharge est égale ou supérieure à 517 kPa (75 lb/po²);
- j) le wagon-citerne est équipé, à chaque extrémité, d’une protection de tête qui, à la fois :
- (i) est faite d’une plaque d’acier pour structure ou réservoir sous pression dont l’épaisseur est égale ou supérieure à 12,7 mm (½ po),
- (ii) couvre au moins la moitié inférieure de la tête de la citerne;
- k) dans le cas d’un wagon-citerne équipé d’un robinet de déchargement par le bas, la poignée du robinet — à moins qu’elle ne soit rangée séparément — est conçue de façon à se plier ou à se libérer lors de l’impact sans que le robinet s’ouvre ou de façon que toute la poignée soit située dans la structure de protection des discontinuités de fond.
- (2) Pour l’application des articles 5.15 à 5.15.3 et 5.15.11, un wagon-citerne est un wagon-citerne de classe 111 renforcé, sans chemise, si les conditions suivantes sont réunies :
- a) le wagon-citerne remplit les conditions prévues aux alinéas (1)a) à d) et i) à k);
- b) la coque et les têtes de la citerne qui sont faites d’acier AAR TC128 de nuance B ont une épaisseur égale ou supérieure à 12,7 mm (½ po);
- c) la coque et les têtes de la citerne qui sont faites d’acier ASTM A516 de nuance 70 ont une épaisseur égale ou supérieure à 14,3 mm (9/16 po).
- (3) L’enceinte protectrice doit être conforme aux exigences du sous-alinéa 10.5.3.1 de la norme TP14877, sauf que :
- a) d’une part, la division 10.5.3.1.a est réputée avoir le libellé suivant : « W est défini comme étant le poids brut sur rail pour lequel le wagon-citerne a été conçu, moins les bogies »;

- (b) clause 10.5.3.1.3 must be read as “The protective structure must provide a means of drainage with a minimum flow area equivalent to six holes, each with a diameter of 25.4 mm (1 in.)”.

5.15.8 TC 117R Tank Cars

For the purposes of sections 5.15 to 5.15.5 and 5.15.11, a tank car is a TC 117R tank car if the following conditions are met:

- (a) the tank car is in compliance with the requirements of TP14877 for Class 111 tank cars;
- (b) the tank shell and heads have a thickness equal to or greater than 11.1 mm (7/16 in.);
- (c) the tank car is equipped with a jacket that
 - (i) is made of ASTM A1011 steel, or steel of an equivalent standard,
 - (ii) has a thickness equal to or greater than 3 mm (11 gauge), and
 - (iii) is weather-resistant;
- (d) the tank car is equipped with a thermal protection system that meets the requirements of clause 8.2.7 of TP14877;
- (e) the tank car is equipped at both ends with a full head shield that is made with structural or pressure vessel steel plate that has a thickness equal to or greater than 12.7 mm (1/2 in.);
- (f) in the case of a tank car equipped with a bottom outlet valve, the valve handle – unless stowed separately – is designed to bend or break free on impact without the valve opening or is designed so that all of the handle is located within the bottom discontinuity protective structure; and
- (g) the tank car is equipped with a reclosing pressure relief device.

5.15.9 TC 117 Tank Cars

- (1) For the purposes of sections 5.15 to 5.15.6, a tank car is a TC 117 tank car if the following conditions are met:

- (a) the tank car is in compliance with the requirements of sections 1 to 9 of TP14877 for Class 111 tank cars;
- (b) the tank shell and heads are made of steel plate, in the normalized condition, that is AAR TC128 Grade B steel that
 - (i) has a minimum tensile strength equal to or greater than 560 MPa (81 000 psi), and
 - (ii) has a thickness equal to or greater than 14.3 mm (9/16 in.);
- (c) the plate thickness of the tank heads is measured after the heads are formed;
- (d) all the top shell service equipment – except for a hinged and bolted manway – is mounted on the

- (b) d’autre part, le sous-sous-alinéa 10.5.3.1.3 est réputé avoir le libellé suivant : « La structure protectrice doit offrir un moyen d’écoulement ayant une section de passage minimale équivalente à six trous de 25,4 mm de diamètre (1 po) chacun ».

5.15.8 Wagons-citernes TC 117R

Pour l’application des articles 5.15 à 5.15.5 et 5.15.11, un wagon-citerne est un wagon-citerne TC 117R si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le wagon-citerne est conforme aux exigences de la norme TP14877 s’appliquant aux wagons-citernes de classe 111;
- b) la coque et les têtes de la citerne ont une épaisseur égale ou supérieure à 11,1 mm (7/16 po);
- c) le wagon-citerne est équipé d’une chemise qui, à la fois :
 - (i) est faite d’acier ASTM A1011 ou d’acier d’une norme équivalente,
 - (ii) est d’une épaisseur égale ou supérieure à 3 mm (calibre 11),
 - (iii) est à l’épreuve des intempéries;
- d) le wagon-citerne est équipé d’un système de protection thermique conforme aux exigences de l’alinéa 8.2.7 de la norme TP14877;
- e) le wagon-citerne est équipé, à chaque extrémité, d’une protection de tête complète faite d’une plaque d’acier pour structure ou réservoir sous pression dont l’épaisseur est égale ou supérieure à 12,7 mm (½ po);
- f) dans le cas d’un wagon-citerne équipé d’un robinet de déchargement par le bas, la poignée du robinet — à moins qu’elle ne soit rangée séparément — est conçue de façon à se plier ou à se libérer lors de l’impact sans que le robinet s’ouvre ou de façon que toute la poignée soit située dans la structure de protection des discontinuités de fond;
- g) le wagon-citerne est équipé d’un dispositif de décharge de pression avec refermeture.

5.15.9 Wagons-citernes TC 117

- (1) Pour l’application des articles 5.15 à 5.15.6, un wagon-citerne est un wagon-citerne TC 117 si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le wagon-citerne est conforme aux exigences des sections 1 à 9 de la norme TP14877 s’appliquant aux wagons-citernes de classe 111;
- b) la coque et les têtes de la citerne sont faites en tôle d’acier qui est à l’état normalisé et qui est de l’acier AAR TC128 de nuance B ayant :
 - (i) d’une part, une résistance ultime minimale égale ou supérieure à 560 MPa (81 000 lb/po²),
 - (ii) d’autre part, une épaisseur égale ou supérieure à 14,3 mm (9/16 po);
- c) l’épaisseur de la tôle des têtes de la citerne est mesurée après le façonnage de celles-ci;

manway cover plate and enclosed in a protective housing that meets the requirements set out in subsection (2);

- (e) in the case of a tank car equipped with a bottom outlet valve, the valve handle – unless stowed separately – is designed to bend or break free on impact without the valve opening or is designed so that all of the handle is located within the bottom discontinuity protective structure;
- (f) the tank car is equipped with a reclosing pressure relief device;
- (g) the tank car is equipped with a jacket that
 - (i) is made of ASTM A1011 steel, or steel of an equivalent standard,
 - (ii) has a thickness equal to or greater than 3 mm (11 gauge), and
 - (iii) is weather-resistant;
- (h) the tank car is equipped with a thermal protection system that meets the requirements of clause 8.2.7 of TP14877;
- (i) the tank car is equipped with a tank head puncture resistance system that meets the requirement of clause 8.2.8 of TP14877;
- (j) the test pressure of the tank is 6.9 bar (100 psi); and
- (k) the burst pressure of the tank is 34.5 bar (500 psi).

- (2) The protective housing must be in compliance with clause 10.5.3.1 of TP14877, but
 - (a) clause 10.5.3.1.a must be read as “W is defined as the designed gross rail load of the tank car, less trucks”; and
 - (b) clause 10.5.3.1.3 must be read as “The protective structure must provide a means of drainage with a minimum flow area equivalent to six holes, each with a diameter of 25.4 mm (1 in.)”.

5.15.10 TC 117P Tank Cars

- (1) For the purposes of sections 5.15 to 5.15.5 and 5.15.11, a tank car is a TC 117P tank car if the tank car passes a side impact test and a head impact test carried out in accordance with this section and meets the conditions set out in
 - (a) paragraphs 5.15.8(a), (d), (f) and (g); or
 - (b) paragraphs 5.15.9(1)(a), (d) to (f), (h), (j) and (k).
- (2) For the purposes of section 5.15.6, a tank car is a TC 117P tank car if the tank car passes a side impact test and a head impact test carried out in accordance with this section and meets the conditions set out in paragraphs 5.15.9(1)(a), (d) to (f), (h), (j) and (k).

- (d) tout le matériel de service de la coque supérieure — sauf un trou d’homme sur charnières et boulonné — est monté sur le couvercle du trou d’homme et placé dans une enceinte protectrice conforme aux exigences prévues au paragraphe (2);
- (e) dans le cas d’un wagon-citerne équipé d’un robinet de déchargement par le bas, la poignée du robinet — à moins qu’elle ne soit rangée séparément — est conçue de façon à se plier ou se libérer lors de l’impact sans que le robinet s’ouvre ou de façon que toute la poignée soit située dans la structure de protection des discontinuités de fond;
- (f) le wagon-citerne est équipé d’un dispositif de décharge de pression avec refermeture;
- (g) le wagon-citerne est équipé d’une chemise qui, à la fois:
 - (i) est faite d’acier ASTM A1011 ou d’acier d’une norme équivalente,
 - (ii) est d’une épaisseur égale ou supérieure à 3 mm (calibre 11),
 - (iii) est à l’épreuve des intempéries;
- (h) le wagon-citerne est équipé d’un système de protection thermique conforme aux exigences de l’alinéa 8.2.7 de la norme TP14877;
- (i) le wagon-citerne est équipé d’un système de résistance à la perforation des têtes de citerne conforme aux exigences de l’alinéa 8.2.8 de la norme TP14877;
- (j) la pression d’essai de la citerne est de 6,9 bar (100 lb/po²);
- (k) la pression d’éclatement de la citerne est de 34,5 bar (500 lb/po²).

- (2) L’enceinte protectrice doit être conforme aux exigences du sous-alinéa 10.5.3.1 de la norme TP14877, sauf que :
 - (a) d’une part, la division 10.5.3.1.a est réputée avoir le libellé suivant : « W est défini comme étant le poids brut sur rail pour lequel le wagon-citerne a été conçu, moins les bogies »;
 - (b) d’autre part, le sous-sous-alinéa 10.5.3.1.3 est réputé avoir le libellé suivant : « La structure protectrice doit offrir un moyen d’écoulement ayant une section de passage minimale équivalente à six trous de 25,4 mm de diamètre (1 po) chacun ».

5.15.10 Wagons-citernes TC 117P

- (1) Pour l’application des articles 5.15 à 5.15.5 et 5.15.11, un wagon-citerne est un wagon-citerne TC 117P s’il subit avec succès un essai d’impact latéral et un essai d’impact frontal effectués conformément au présent article et s’il remplit les conditions prévues, selon le cas :
 - (a) aux alinéas 5.15.8(a), (d), (f) et (g);
 - (b) aux alinéas 5.15.9(1)(a), (d) à (f), (h), (j) et (k).
- (2) Pour l’application de l’article 5.15.6, un wagon-citerne est un wagon-citerne TC 117P s’il subit avec succès un essai d’impact latéral et un essai d’impact frontal effectués conformément au présent article et s’il remplit les conditions prévues aux alinéas 5.15.9(1)(a), (d) à (f), (h), (j) et (k).

- (3) A tank car passes the impact tests if, at rest, there is no leak visible from the tank shell or head within at least one hour of the side impact test and within at least one hour of the head impact test.
- (4) The side impact test is carried out as follows:
- (a) the tank car is restrained in the direction of impact;
 - (b) the tank is filled, with no more than 4 per cent out-
age and with no internal pressure, with lading of the
same density as the dangerous goods that the tank
car is intended to carry;
 - (c) the tank may be filled with water if the dangerous
goods that the tank car is intended to carry have a
specific gravity of 1.1 or less;
 - (d) the tank car is hit by a proxy object;
 - (e) the proxy object has a mass equal to or greater than
129 727 kg (286,000 lbs.) and is fitted with a rigid
punch that
 - (i) protrudes at least 1.5 m (60 in.) from the base
of the proxy object, and
 - (ii) has a cross-section 30.5 cm (12 in.) high by
30.5 cm (12 in.) wide, with a 2.54 cm (1 in.)
radius on each edge of the impact face;

*The proxy object is intended to approximate a
loaded freight car, including the coupler with the
knuckle removed.*
 - (f) at the instant of impact,
 - (i) the centre of the impact face of the punch is
aligned with the intersection of the vertical
and longitudinal centrelines of the tank, and
 - (ii) the horizontal centreline of the punch is per-
pendicular to the point of impact; and
 - (g) at the instant of impact, the speed of the punch face
is equal to or greater than 5.36 m/s (12 mph).
- (5) The head impact test is carried out as follows:
- (a) the tank car is restrained in the direction of impact;
 - (b) the tank is filled, with no more than 4 per cent out-
age and with no internal pressure, with lading of the
same density as the dangerous goods that the tank
car is intended to carry;
 - (c) the tank may be filled with water if the dangerous
goods that the tank car is intended to carry have a
specific gravity of 1.1 or less;
 - (d) the tank car is hit by a proxy object;
 - (e) the proxy object has a mass equal to or greater than
129 727 kg (286,000 lbs.) and is fitted with a rigid
punch that
 - (i) protrudes at least 1.5 m (60 in.) from the base
of the proxy object, and
 - (ii) has a cross-section 30.5 cm (12 in.) high by
30.5 cm (12 in.) wide, with a 2.54 cm (1 in.)
radius on each edge of the impact face;
- (3) Le wagon-citerne subit avec succès les essais d'impact si, à l'arrêt, pendant au moins une heure après l'essai d'impact latéral et l'essai d'impact frontal, la coque et la tête de la citerne ne développent aucune fuite visible.
- (4) L'essai d'impact latéral est effectué comme suit :
- a) le wagon-citerne est retenu dans la direction de l'impact;
 - b) la citerne est remplie d'un chargement ayant la même densité que les marchandises dangereuses que le wagon-citerne est destiné à transporter, avec un creux maximal de 4 pour cent et sans pression interne;
 - c) la citerne peut contenir de l'eau si les marchandises dangereuses que le wagon-citerne est destiné à transporter ont une densité relative de 1,1 ou moins;
 - d) le wagon-citerne est heurté par un objet de substitution;
 - e) l'objet de substitution a une masse égale ou supérieure à 129 727 kg (286 000 lb) et est équipé d'un poinçon rigide fixe qui, à la fois :
 - (i) fait saillie à au moins 1,5 m (60 po) de la base de l'objet de substitution,
 - (ii) est muni d'une section transversale d'une hauteur de 30,5 cm (12 po), d'une largeur de 30,5 cm (12 po) et d'un congé d'un rayon de 2,54 cm (1 po) à chaque arête de la face d'impact;

L'objet de substitution est une représentation approximative d'un wagon chargé, y compris l'attelage sans la mâchoire.
 - f) au moment de l'impact :
 - (i) le centre de la face d'impact du poinçon est aligné sur l'intersection des axes longitudinal et vertical de la citerne,
 - (ii) le centre de l'axe horizontal du poinçon est perpendiculaire au point d'impact;
 - g) au moment de l'impact, la vitesse de la face du poinçon est égale ou supérieure à 5,36 m/s (12 mi/h).
- (5) L'essai d'impact frontal est effectué comme suit :
- a) le wagon-citerne est retenu dans la direction de l'impact;
 - b) la citerne est remplie d'un chargement ayant la même densité que les marchandises dangereuses que le wagon-citerne est destiné à transporter, avec un creux maximal de 4 pour cent et sans pression interne;
 - c) la citerne peut contenir de l'eau si les marchandises dangereuses que le wagon-citerne est destiné à transporter ont une densité relative de 1,1 ou moins;
 - d) le wagon-citerne est heurté par un objet de substitution;
 - e) l'objet de substitution a une masse égale ou supérieure à 129 727 kg (286 000 lb) et est équipé d'un poinçon rigide fixe qui, à la fois :
 - (i) fait saillie à au moins 1,5 m (60 po) de la base de l'objet de substitution,

The proxy object is intended to approximate a loaded freight car, including the coupler with the knuckle removed.

- (f) at the instant of impact,
 - (i) the centre of the impact face of the punch is aligned with the centre of the tank head, and
 - (ii) the horizontal centreline of the punch is perpendicular to the point of impact; and
- (g) at the instant of impact, the speed of the punch face is equal to or greater than 8.05 m/s (18 mph).

- (ii) est muni d'une section transversale d'une hauteur de 30,5 cm (12 po), d'une largeur de 30,5 cm (12 po) et d'un congé d'un rayon de 2,54 cm (1 po) à chaque arête de la face d'impact;

L'objet de substitution est une représentation approximative d'un wagon chargé, y compris l'attelage sans la mâchoire.

- f) au moment de l'impact :
 - (i) le centre de la face d'impact du poinçon est aligné sur le centre de la tête de la citerne,
 - (ii) le centre de l'axe horizontal du poinçon est perpendiculaire au point d'impact;
- g) au moment de l'impact, la vitesse de la face du poinçon est égale ou supérieure à 8,05 m/s (18 mi/h).

5.15.11 Reporting

Starting on January 1, 2017, a consignor must, on reasonable notice given by the Minister, provide the Minister with the following information:

- (a) the number of TC117R tank cars that the consignor owns or leases;
- (b) the number of TC117P tank cars that the consignor owns or leases;
- (c) the number of Class 111 tank cars that the consignor owns or leases, and uses for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids; and
- (d) the number of enhanced Class 111 tank cars that the consignor owns or leases, and uses for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids.

5.15.11 Rapports

À partir du 1^{er} janvier 2017, l'expéditeur présente au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, les renseignements suivants :

- a) le nombre de wagons-citernes TP117R qui lui appartiennent ou qu'il loue;
- b) le nombre de wagons-citernes TP117R qui lui appartiennent ou qu'il loue;
- c) le nombre de wagons-citernes de classe 111 qui lui appartiennent ou qu'il loue, et qu'il utilise pour l'importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables;
- d) le nombre de wagons-citernes de classe 111 renforcés qui lui appartiennent ou qu'il loue, et qu'il utilise pour l'importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables.

6. The portion of subsection 7.1(6) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

- (6) A person who imports or offers for transport any of the following dangerous goods by rail in a tank car must have an approved ERAP if the quantity of the dangerous goods in the tank car exceeds 10 000 L:

6. Le passage du paragraphe 7.1(6) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

- (6) Toute personne qui importe ou qui présente au transport, par train dans un wagon-citerne, l'une ou l'autre des marchandises dangereuses ci-après doit avoir un PIU agréé si la quantité de ces marchandises dangereuses dans le wagon-citerne est supérieure à 10 000 L :

7. The portion of UN Numbers UN1170, UN1202, UN1203, UN1267, UN1268, UN1863, UN1987, UN1993, UN3295, UN3475 and UN3494 of Schedule 1 to the Regulations in columns 5 and 7 is replaced by the following:

7. Les passages figurant dans les colonnes 5 et 7 de l'annexe 1 du même règlement en regard des numéros UN1170, UN1202, UN1203, UN1267, UN1268, UN1863, UN1987, UN1993, UN3295, UN3475 et UN3494 sont remplacés par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5	Col. 7
UN Number	Special Provisions	ERAP Index
UN1170	150	
	150	
UN1202	88, 91, 150	
UN1203	17, 88, 91, 98, 150	
UN1267	92, 106, 150	
	92, 106, 150	
	92, 106, 150	

Col. 1	Col. 5	Col. 7
Numéro UN	Dispositions particulières	Indice PIU
UN1170	150	
	150	
UN1202	88, 91, 150	
UN1203	17, 88, 91, 98, 150	
UN1267	92, 106, 150	
	92, 106, 150	
	92, 106, 150	

Col. 1 UN Number	Col. 5 Special Provisions	Col. 7 ERAP Index
UN1268	92, 150	
	91, 92, 150	
	91, 92, 150	
UN1863	17, 150	
	17, 91, 150	
	17, 91, 150	
UN1987	16, 150	
	16, 150	
UN1993	16, 150	
	16, 150	
	16, 150	
UN3295	150	
	150	
	150	
UN3475	150	
UN3494	150	
	150	
	150	

Col. 1 Numéro UN	Col. 5 Dispositions particulières	Col. 7 Indice PIU
UN1268	92, 150	
	91, 92, 150	
	91, 92, 150	
UN1863	17, 150	
	17, 91, 150	
	17, 91, 150	
UN1987	16, 150	
	16, 150	
UN1993	16, 150	
	16, 150	
	16, 150	
UN3295	150	
	150	
	150	
UN3475	150	
UN3494	150	
	150	
	150	

8. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after special provision 149:

150

An emergency response assistance plan (ERAP) is required for these dangerous goods under subsection 7.1(6) of Part 7 (Emergency Response Assistance Plan).

UN1170, UN1202, UN1203, UN1267, UN1268, UN1863, UN1987, UN1993, UN3295, UN3475, UN3494

TRANSITIONAL PROVISION

9. A person may, for a period of six months that begins on the day on which these Regulations come into force, comply with the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* as they read immediately before that day.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: North America has been experiencing a significant increase in crude oil supply and other flammable liquids, such as ethanol, and in many cases, this has resulted in a corresponding increase in the transportation of these liquids by rail. Following the tragic accident in Lac-Mégantic on July 6, 2013, the Transportation Safety Board (TSB) launched an investigation into the causal and contributing factors of the accident.

8. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la disposition particulière 149, de ce qui suit :

150

Un plan d'intervention d'urgence (PIU) est exigé en vertu du paragraphe 7.1(6) de la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) pour ces marchandises dangereuses.

UN1170, UN1202, UN1203, UN1267, UN1268, UN1863, UN1987, UN1993, UN3295, UN3475, UN3494

DISPOSITION TRANSITOIRE

9. Toute personne peut, durant la période de six mois qui commence à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* dans sa version antérieure à cette date.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : L'Amérique du Nord enregistre une augmentation importante de l'approvisionnement en pétrole brut ainsi que d'autres liquides inflammables, comme l'éthanol, et dans de nombreux cas, cela s'est traduit par une augmentation correspondante de ces liquides dans le transport par chemin de fer. À la suite du tragique accident de Lac-Mégantic survenu le 6 juillet 2013, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a lancé une enquête sur la causalité et les facteurs contributifs de l'accident.

On January 23, 2014, the Transportation Safety Board released three interim recommendations. One was specific to the TC/DOT 111 tank car used to transport crude oil. It recommended that

The Department of Transport [Transport Canada] and the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration require that all Class 111 tank cars used to transport flammable liquids meet enhanced protection standards that significantly reduce the risk of product loss when these cars are involved in an accident.

The Transportation Safety Board has publicly indicated that TC/DOT 111 tank cars, in addition to the newly adopted TP14877/CPC 1232 standard in Canada, are not sufficiently crash resistant and/or robust to withstand the forces in an accident, which leads to a significant risk of tank car failure and release of dangerous goods during an incident.

Description: These amendments to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR) introduce specifications for a new class of tank car for flammable liquid dangerous goods service and require rail tank cars destined for flammable liquid service (e.g. crude oil, ethanol, gasoline, diesel fuel, and aviation fuel) to be built to these specifications.

These amendments also establish retrofit requirements for older TC/DOT 111 tank cars and the enhanced Class 111 tank car (TP14877/CPC 1232). Finally, it entrenches in regulation the Minister of Transport's announcement of April 23, 2014, in response to the Transportation Safety Board's interim recommendations to phase out or retrofit older TC/DOT 111 tank cars, and prescribes retrofit requirements for the TP14877/CPC 1232 tank cars used to transport crude, ethanol and other flammable liquids.

The new standard requires thicker steel, full head shield protection, a jacket with thermal protection, top-fitting protection, and new bottom outlet requirements.

Cost-benefit statement: The present value of the total costs for the Regulations is estimated to be \$1 billion over 20 years.

A typical derailment costs an estimated \$13,197,000. Therefore, only 3.8 incidents per year (or a total of 76 typical railway incidents over the 20 years) would need to be prevented for benefits of these Regulations to equal its estimated costs. In 2013, there were 7 incidents reported to Transport Canada. There have been another 11 incidents reported to Transport Canada in 2014.

Alternatively, in the case of a catastrophic incident, like the Lac-Mégantic tragedy, preventing one such incident would equal the costs for these Regulations.

Because of the recent exponential increase in demand for flammable liquid by rail, especially for crude oil and ethanol, it is

Le 23 janvier 2014, le Bureau de la sécurité des transports a formulé trois recommandations provisoires. L'une concernait spécifiquement les wagons-citernes TC/DOT 111 utilisés pour le transport du pétrole brut. Le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports [Transports Canada] et la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration exigent que tous les wagons-citernes de catégorie 111 affectés au transport de liquides inflammables soient conformes à des normes de protection renforcées qui réduisent considérablement le risque de déversement de produit lorsque ces wagons sont mis en cause dans des accidents.

Le Bureau de la sécurité des transports a publiquement indiqué que les wagons-citernes TC/DOT 111, même une fois qu'ils sont conformes à la nouvelle norme TP14877/CPC 1232 adoptée au Canada, ne sont pas assez robustes et à l'épreuve des collisions pour résister à l'impact d'un accident, ce qui pose un risque important de rupture de la citerne et d'un rejet de marchandises dangereuses en cas d'accident.

Description : Ces modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) introduisent des spécifications pour une nouvelle classe de wagons-citernes pour le transport des liquides inflammables et exigent que les wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables (par exemple pétrole brut, éthanol, essence, diesel et carburant d'aéronef) soient construits selon ces spécifications.

Ces modifications établissent également des exigences de mise à niveau pour les wagons-citernes TC/DOT 111 plus vieux et les wagons-citernes de classe 111 renforcés (TP14877/CPC 1232). Finalement, elles inscrivent dans la réglementation l'annonce de la ministre des Transports du 23 avril 2014 en réponse aux recommandations provisoires formulées par le Bureau de la sécurité des transports, à savoir l'élimination progressive ou la mise à niveau des wagons-citernes TC/DOT 111 plus anciens, et prescrivent également les exigences de mise à niveau pour les wagons-citernes TP14877/CPC 1232 utilisés pour le transport de pétrole brut, de l'éthanol et d'autres liquides inflammables.

La nouvelle norme impose l'utilisation d'un acier plus épais, d'un bouclier protecteur de tête complet, d'une chemise offrant une protection thermique, d'un dispositif de protection des raccords supérieurs, ainsi que de nouvelles exigences concernant les robinets de déchargement par le bas.

Énoncé des coûts et avantages : Le coût total de la réglementation est évalué à 1 milliard de dollars sur une période de 20 ans.

Les coûts liés à un déraillement typique sont évalués à 13 197 000 \$. Ainsi, il faudrait prévenir un total de 3,8 incidents par année seulement (ou un total de 76 incidents ferroviaires typiques durant les 20 prochaines années) pour que le coût de cette réglementation soit égal aux avantages estimés. En 2013, 7 incidents ont été signalés à Transports Canada. En 2014, 11 autres incidents ont été déclarés à Transports Canada pour l'année en cours.

Par ailleurs, dans le cas d'un incident catastrophique, comme la tragédie de Lac-Mégantic, éviter un seul incident du genre suffirait pour que les avantages égalent les coûts de cette réglementation.

Étant donné l'augmentation exponentielle récente de la demande de transport de liquides inflammables par rail,

expected that the benefits of the Regulations for preventing the release of flammable liquids or minimizing the consequences of spills and/or pool fires will likely exceed the estimated costs. Environmental damage resulting from derailments involving the release of flammable liquids would also be avoided to a significant degree, thereby leading to further economic and environmental benefits over time.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule does not apply, as it does not introduce any new administrative burden on industry. The small business lens does not apply to these Regulations, as there are no small businesses directly affected.

Domestic and international coordination and cooperation: The Department of Transport (Transport Canada) has worked with Industry and United States (U.S.) regulators to bring forward an appropriate tank car, retrofit requirement and timeline that is harmonized, to the maximum extent possible, with a potential U.S. final rule. Regulatory harmonization between Canada and the U.S. is important as these tank cars travel across Canadian/U.S. borders on a daily basis.

During the development of this regulatory proposal, Transport Canada has had ongoing technical discussions with its U.S. regulatory colleagues from the Federal Railway Administration (FRA) and the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA). Transport Canada also had ongoing discussions with key industry stakeholders as it developed this regulatory proposal.

Background

North America has been experiencing a significant increase in crude oil supply, bolstered both by growing production in the Canadian oil sands, limited pipeline capacity and the recent expansion of shale oil and natural gas production in the U.S. and Canada. This has also coincided with the shift to ethanol production in North America in the mid to late 1990s and the subsequent significant increase in surface transport of ethanol.

North American ethanol production or shale oil and natural gas extraction has been mostly in geographic areas not linked to traditional crude oil or natural gas pipelines, resulting in an exponential increase in the transport of these flammable liquid dangerous goods by surface transport.

Moreover, surface transport of crude oil and ethanol has enabled industry to maximize the value of these resources and to utilize refinery capacity more efficiently across North America.

For most of 2014, world crude oil prices have been above US\$100 a barrel. In late 2014, crude oil prices fell dramatically to below US\$50 a barrel. Crude oil price has, throughout its commodities life cycle, fluctuated to reflect demand and supply. Low priced

particulièrement de pétrole brut et d'éthanol, on estime que les avantages découlant de la réglementation visant à prévenir le rejet de liquides inflammables ou à minimiser les conséquences de déversements et de feux en nappe dépasseraient fort probablement les coûts estimés. Les dommages environnementaux en raison de déraillements où il y aurait un rejet de liquides inflammables seraient aussi réduits de façon importante, menant à d'éventuels avantages économiques et environnementaux.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car elle n'alourdit aucunement le fardeau administratif de l'industrie. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette réglementation, car aucune petite entreprise n'est touchée par cette proposition.

Coordination et collaboration à l'échelle nationale et internationale : Le ministère des Transports (Transports Canada) a collaboré avec l'industrie et les responsables de la réglementation des États-Unis (É.-U.) afin de présenter des exigences de mise à niveau des wagons-citernes ainsi qu'un calendrier harmonisés, dans toute la mesure du possible, à une règle définitive possible des É.-U. L'harmonisation réglementaire entre le Canada et les É.-U. est importante, car ces wagons-citernes franchissent quotidiennement la frontière entre les deux pays.

Dans le cadre de l'élaboration de cette proposition réglementaire, les représentants de Transports Canada ont eu des discussions techniques continues avec leurs collègues d'organismes de réglementation des É.-U., à savoir la Federal Railway Administration (FRA) et la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA). Transports Canada a également tenu des discussions continues avec les intervenants clés de l'industrie au moment de l'élaboration de ce projet de règlement.

Contexte

L'Amérique du Nord enregistre une augmentation importante de l'approvisionnement en pétrole brut stimulée tant par la production croissante des sables bitumineux au Canada, par la capacité limitée des pipelines et par l'accroissement récent de la production du pétrole de schiste et de gaz naturel tant au Canada qu'aux É.-U. Cela a aussi coïncidé avec le virage — du milieu jusqu'à la fin des années 1990 — vers la production d'éthanol en Amérique du Nord et l'augmentation importante subséquente du transport en surface de l'éthanol.

La production d'éthanol ou l'extraction de gaz naturel et de pétrole de schiste en Amérique du Nord se sont faites principalement dans des régions géographiques qui ne sont pas reliées aux pipelines de gaz naturel et de pétrole classiques, ce qui s'est traduit par une augmentation exponentielle de l'acheminement de ces marchandises dangereuses composées de liquides inflammables par transport de surface.

De plus, le transport de surface du pétrole brut et de l'éthanol a permis à l'industrie de maximiser la valeur de ces ressources et de mieux utiliser la capacité de raffinage à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Durant la majeure partie de l'année 2014, les prix internationaux du pétrole brut se sont élevés à plus de 100 \$ US le baril. À la fin de 2014, les prix du pétrole brut ont chuté radicalement à moins de 50 \$ US le baril. Le prix du pétrole brut, tout au long de son cycle

cycles have traditionally led to a correction in the market place from reduced capital spending on new projects through to a further reduction in supply or increased demand leading to a recovery in its price.

Up to December 2014, the Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP) had been forecasting that crude oil volumes transported in Canada by rail would increase from about 200 000 barrels per day (b/d) in late 2013 to 700 000 b/d by the end of 2016. Also, shippers in the U.S. Bakken Formation region (excluding the Canadian Bakken Formation) have added 400 000 b/d of rail loading capacity in 2013, and have undertaken projects that would add more than 500 000 b/d in 2014. Rail loading and off-loading facilities have been constructed throughout the U.S. at a similar pace over the past two years. In 2012 and 2013, over 700 000 b/d of loading capacity was added in the Bakken Formation, and over 800 000 b/d of off-loading capacity was added on the East Coast.

Canadian oil production growth has been driven by the oil sands, which was expected to grow 2.5 times from its current production of 1.9 million b/d to 4.8 million b/d by 2030. Total conventional production, inclusive of condensate (a low-density mixture of hydrocarbons that are present as gaseous components used to dilute heavy oil for transport by pipeline or rail), grows slightly and would contribute 1.5 million b/d to total production. This was a reversal of the declining trend in condensate production previously forecast by CAPP.

On January 21, 2015, following a short-term review of its industry forecast following the steep decline in oil prices, CAPP indicated that the long-term need for Canada to diversify its oil and gas markets and build infrastructure to move these products to market remained strong despite the recent sharp decline in oil prices and cuts in capital spending intentions.

Industry also indicated that demand from global markets, such as Asia and Europe, would also increase the rail transport of crude oil to ports for transport by sea to markets overseas. Adding to the increased usage of rail is the extension of the timelines associated for new pipeline capacity to enter the market.

According to CAPP, the U.S. Atlantic seaboard and eastern Canada markets represented over 2 million b/d of crude oil demand. Since these refineries have limited access to North American crude oil by pipelines, the transport of crude oil by rail to service these markets have grown exponentially over the last five years. The U.S. Gulf Coast remains the current largest destination for Canadian crude oil using many different modes of transport, including rail and pipeline. Transport of crude oil by rail is expected to remain an important mode of transport to enable Canadian crude to reach its markets over the coming years.

With this exponential increase in the transportation of flammable liquids, particularly for crude oil and ethanol, Canada can expect to experience an increase in rail incidents involving crude oil and ethanol. In 2013, 144 rail incidents involved dangerous goods (import, handling and transport) in Canada, up from 119 in 2012 and up from the five-year average of 133. Seven accidents

de vie, a fluctué pour répondre à l'offre et à la demande. Des cycles de bas prix ont habituellement toujours mené à l'apport d'une correction dans le marché, allant de dépenses d'immobilisations réduites pour de nouveaux projets grâce à une baisse accrue de l'offre ou à une hausse de la demande engendrant un recouvrement de son coût.

En décembre 2014, selon les prévisions de l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP), les volumes de pétrole brut transporté par rail au Canada devraient passer d'environ 200 000 barils par jour (b/j) à la fin de 2013 à 700 000 b/j d'ici la fin de 2016. En outre, les expéditeurs de la région de la formation de Bakken aux É.-U. (excluant la région canadienne de la formation de Bakken) ont accru de 400 000 b/j la capacité de chargement sur rail en 2013, et ils ont entrepris des projets qui ajouteraient plus de 500 000 b/j en 2014. Des installations de chargement et de déchargement sur rail ont été construites à un rythme similaire au cours des deux dernières années partout aux États-Unis. En 2012 et en 2013, une capacité de chargement supérieure à 700 000 b/j a été ajoutée dans la formation de Bakken, et une capacité de déchargement supérieure à 800 000 b/j a été ajoutée sur la côte Est.

La croissance de la production de pétrole canadien a été stimulée par les sables bitumineux et il faut s'attendre à ce que, d'ici 2030, la production soit deux fois et demie plus élevée que la production actuelle de 1 900 000 b/j, passant à 4 800 000 b/j. La production classique totale, qui comprend le condensat (un mélange à faible densité d'hydrocarbures qui sont présents comme composants gazéifiés utilisés pour diluer le pétrole lourd pour le transport par pipeline ou par rail), augmenterait légèrement et devrait se situer à hauteur de 1 500 000 b/j de la production totale. Cette constatation était contraire à la prévision précédente de l'ACPP qui prévoyait une tendance à la baisse du condensat.

Le 21 janvier 2015, à la suite d'un examen à court terme de ses prévisions de l'industrie suivant un déclin marqué des prix du pétrole, l'ACPP a indiqué que le besoin à long terme du Canada de diversifier ses marchés du pétrole et du gaz et de bâtir l'infrastructure afin de transporter ces produits demeurerait grand, malgré la récente baisse nette des prix du pétrole et les réductions prévues de ses dépenses d'immobilisations.

L'industrie a également indiqué que la demande des marchés mondiaux, comme l'Asie et l'Europe, ferait aussi augmenter le transport ferroviaire de pétrole brut vers les ports, où le transport sera ensuite assuré par voie maritime jusqu'aux marchés étrangers. L'utilisation accrue du transport ferroviaire prolonge les délais liés à la nouvelle capacité des pipelines de pénétrer le marché.

L'ACPP estime que la demande de pétrole brut des marchés de l'est du Canada et de la côte atlantique des É.-U. a totalisé plus de 2 000 000 b/j. Étant donné que ces raffineries ont un accès limité aux pipelines pétroliers d'Amérique du Nord, le transport du pétrole brut par rail pour desservir ces marchés a augmenté de façon exponentielle au cours des cinq dernières années. La côte du golfe des É.-U. demeure la destination la plus importante du pétrole brut canadien qui est acheminé au moyen de différents modes de transport, dont par rail et par pipeline. Le transport ferroviaire devrait demeurer un mode important de transport du pétrole brut canadien jusqu'aux marchés au cours des prochaines années.

En raison de l'augmentation exponentielle du transport de liquides inflammables, particulièrement de pétrole brut et d'éthanol, on peut s'attendre à une augmentation des incidents ferroviaires mettant en cause du pétrole brut et de l'éthanol au Canada. En 2013, il y a eu 144 incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses (au cours de l'importation, de la

resulted in a dangerous goods release in 2013, compared to 2 in 2012, and the five-year average of 3. Five of the 7 accidents involved crude oil. Seven incidents in 2013, and another 11 incidents in 2014 were related directly to a release from the means of containment during the transport of crude oil and ethanol by rail.

This increase is consistent with an increase in shipments of crude oil by rail from 500 car loads in 2009 to 160 000 car loads in 2013. With the significant increase in shipments by rail, even with a similar rate of rail incidents, the number of derailments involving a train carrying crude oil will likely increase along with the number of releases of dangerous goods. According to CAPP, following a return to a more normal price range for crude oil, Canadian crude oil production is expected to grow over the long term to 6.4 million b/d by 2030. These supplies are intended to meet the demand of markets located throughout North America and overseas.

The worst rail incident in Canadian history involving flammable liquids occurred on July 6, 2013. On that day a train carrying 72 tank cars of crude oil derailed at over 100 km/h in the town of Lac-Mégantic. Almost all of the derailed tank cars were damaged, and many had large breaches. About six million litres of crude oil was quickly released. According to the Transportation Safety Board of Canada, a fire began almost immediately and the massive pool fire that ensued left 47 people dead. Another 2 000 people were forced from their homes, and much of the downtown core of Lac-Mégantic was destroyed. All of the rail cars involved in this tragedy were TC/DOT 111 tank cars.

There are currently about 147 000 TC/DOT 111 tank cars in North American flammable liquids service. About 80 000 of these tank cars were built prior to 2011. There are still about 7 500 TP14877/CPC 1232 jacketed tank cars estimated to be constructed for crude oil service in 2015. By the end of 2015, it is expected that about 115 000 of these tank cars will be used for the transport of crude oil and ethanol.

According to industry, most crude oil transported by rail in the U.S. originates on U.S. or Canadian Class 1 railroads (which includes the Canadian National Railway Company [CN] and the Canadian Pacific Railway Limited [CPR]). Crude oil delivered by rail in the U.S. reached almost 234 000 carloads in 2012. In 2013, the number of carloads increased significantly to over 400 000. In Canada, the scale of crude oil transportation by rail is smaller, but similar to the U.S. in terms of strong growth. By December 2013, the number of carloads in Canada reached over 16 000 per month. Although the price of crude has fallen dramatically in the later part of 2014 and early 2015, industry has indicated to Transport Canada that current levels of crude oil by rail continue although the rate of growth may slow until price per barrel returns to more normal levels.

Under the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, the purpose of Transport Canada's Transport Dangerous Goods Directorate is the promotion of public safety during the transport of dangerous goods. To help accomplish this, the *Transport of Dangerous*

Goods Regulations (SOR/2011-100) au Canada, une hausse par rapport aux 119 incidents en 2012 et à la moyenne annuelle de 133 incidents sur cinq ans. Sept accidents se sont traduits par le rejet de marchandises dangereuses en 2013, comparativement à 2 en 2012, et une moyenne annuelle de 3 sur cinq ans. Le pétrole brut a été en cause dans 5 de ces 7 incidents. Sept incidents en 2013 et 11 autres incidents en 2014 étaient directement liés à un rejet d'un contenant lors du transport de pétrole brut et d'éthanol par voie ferroviaire.

Cette augmentation est conforme avec l'augmentation des expéditions de pétrole brut par rail passées de 500 wagons complets en 2009 à 160 000 en 2013. De cette augmentation importante du nombre d'expéditions par rail, même avec un taux similaire d'incidents ferroviaires, résultera une augmentation du nombre de déraillements impliquant des trains transportant du pétrole brut ainsi que du nombre de rejets de marchandises dangereuses. Selon l'ACPP, suivant le retour à la normale des prix du pétrole brut, la production de pétrole brut canadien devrait augmenter à long terme, d'ici 2030, à plus de 6 400 000 b/j. Cet approvisionnement vise à satisfaire la demande des marchés de l'Amérique du Nord et de l'étranger.

Le pire incident de l'histoire du Canada impliquant des liquides inflammables est survenu le 6 juillet 2013. Ce jour-là, un train transportant 72 wagons-citernes de pétrole brut a déraillé à une vitesse de plus de 100 km/h dans la ville de Lac-Mégantic. Presque tous les wagons-citernes qui ont déraillé ont été endommagés, et un grand nombre d'entre eux ont subi des ruptures importantes. Environ six millions de litres de pétrole brut se sont déversés rapidement. Selon le Bureau de la sécurité des transports, un incendie s'est déclaré presque immédiatement et l'important bassin de feu qui s'en est suivi a tué 47 personnes. En outre, 2 000 personnes ont dû évacuer leur maison, et une grande partie du centre-ville de Lac-Mégantic a été détruite. Tous les wagons-citernes impliqués dans cette tragédie étaient des wagons TC/DOT 111.

On compte actuellement environ 147 000 wagons-citernes TC/DOT 111 en service pour le transport de liquides inflammables en Amérique du Nord. Environ 80 000 d'entre eux ont été construits avant 2011. Il reste environ 7 500 wagons-citernes à chemise TP14877/CPC 1232 à construire en vue du transport du pétrole brut en 2015. D'ici la fin de 2015, on s'attend à ce qu'environ 115 000 de ces wagons servent au transport de pétrole brut et d'éthanol.

Selon l'industrie, presque tout le pétrole brut transporté par rail aux É.-U. emprunte des chemins de fer américains ou canadiens de classe 1 (ce qui inclut la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CN] et le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée [CFCP]). En 2012, le pétrole brut livré par rail aux É.-U. a presque atteint 234 000 wagons complets. En 2013, ce nombre a augmenté de manière importante pour atteindre un peu plus de 400 000 wagons. Au Canada, l'échelle du transport ferroviaire de pétrole brut est plus petite, mais on y constate une forte croissance comme aux É.-U. En décembre 2013, le nombre de wagons complets au Canada a dépassé les 16 000 par mois. Même si le prix du brut a radicalement chuté dans la dernière partie de 2014 et au début de 2015, l'industrie a indiqué à Transports Canada que les niveaux actuels de pétrole brut transporté par train se poursuivront malgré une baisse du taux de croissance jusqu'à ce que le prix du baril revienne à un niveau plus normal.

En vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises*, l'objectif de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada consiste à promouvoir la sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses.

Goods Regulations (TDGR) include requirements for the manufacture and use of means of containment for the handling, offering for transport, importing and transporting of dangerous goods primarily by referencing safety standards.

The TDGR groups dangerous goods into nine classes (e.g. flammable liquids, explosives, radioactive materials). Flammable liquids are then subdivided into one of three “packing groups,” depending on their risk factors (boiling point and flash point), where Packing Group I represents the highest risk and Packing Group III the lowest.

Transport Canada develops, in collaboration with standards-developing organizations accredited by the Standards Council of Canada (SCC), safety standards that are incorporated by reference in the TDGR. The TDGR also incorporate by reference international recommendations, such as the United Nations Recommendations, the International Maritime Dangerous Goods Code and the International Civil Aviation Organization Technical Instructions.

Currently, the TDGR incorporate by reference tank car standards for the selection and use by rail of flammable liquids. These standards were published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 2, 2014, bringing into force the 2011 consensus standard (commonly referred to as a CPC 1232 tank car in the U.S.) developed through the American Association of Railroads (AAR) Tank Car Committee.

Industry had been voluntarily building new tank cars to the requirements of *CPC-1232 - Requirements for Cars Built for the Transportation of Packing Group I and II Materials with the Proper Shipping Names “Petroleum Crude Oil”, “Alcohols, n.o.s.” and “Ethanol and Gasoline Mixture”*, which are similar to requirements now in force under the safety standard TP14877.

The TP14877 standard was expanded in Canada to include transport of petroleum crude oil classified under Packing Group III in addition to the requirements under the CPC 1232 circular, which were designed for petroleum crude oil included in Packing Group I and II for newly manufactured tank cars. Over 58 000 of these tank cars have been ordered since 2011 for the transport of crude oil and ethanol. The last of these ordered tank cars (about 7 500) are expected to all be delivered in 2015.

TC/DOT 111 tank cars built to this standard include thicker steel, half head shields, top-fitting protection and the use of normalized steel. There are several variations of the TP14877 tank car, from a jacketed and insulated model to a non-jacketed and non-insulated model.

Transport Canada has taken a holistic risk-based approach to enhance public safety during the transport of dangerous goods by rail. These Regulations build on previous regulatory actions: enhancements to train operations, track inspection, train speeds, sharing of information with municipalities, emergency response assistance plans and classification.

À cette fin, le *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* (RTMD) comprend des exigences relatives à la fabrication et à l'utilisation des contenants pour la manutention, la présentation au transport, l'importation et le transport des marchandises dangereuses principalement par le renvoi à des normes de sécurité.

Le RTMD subdivise les marchandises dangereuses en neuf classes (par exemple liquides inflammables, explosifs, matières radioactives). Les liquides inflammables sont subdivisés selon l'un des trois « groupes d'emballages », selon leurs facteurs de risques (point d'ébullition et point d'éclair), dont le groupe d'emballage I représente le risque le plus élevé et le groupe III le plus bas.

Transports Canada élabore, en collaboration avec des organismes de normalisation agréés par le Conseil canadien des normes (CCN), des normes de sécurité qui sont intégrées par renvoi dans le RTMD. Ce dernier intègre également par renvoi des recommandations internationales, comme celles de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le Code maritime international des marchandises dangereuses et les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Actuellement, le RTMD incorpore par renvoi des normes relatives à la sélection et à l'utilisation des wagons-citernes pour le transport ferroviaire de liquides inflammables. Ces normes ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 2 juillet 2014, confirmant l'entrée en vigueur de la norme consensuelle de 2011 (communément appelée wagon-citerne CPC 1232 aux É.-U.) élaborée par l'Association of American Railroads (AAR) Tank Car Committee (comité sur les wagons-citernes de l'Association of American Railroads).

L'industrie construit de façon volontaire de nouveaux wagons-citernes qui sont conformes aux exigences de la norme *CPC-1232 - Requirements for Cars Built for the Transportation of Packing Group I and II Materials with the Proper Shipping Names “Petroleum Crude Oil”, “Alcohols, n.o.s.” and “Ethanol and Gasoline Mixture”*, lesquelles sont semblables aux exigences prévues dans la norme de sécurité TP14877.

La norme TP14877 a été élargie afin d'inclure le transport de pétrole brut du groupe d'emballage III en plus des exigences de la circulaire CPC 1232, lesquelles ont été élaborées pour le transport du pétrole brut compris dans les groupes d'emballage I et II dans les wagons-citernes de fabrication récente. Plus de 58 000 de ces wagons-citernes ont été commandés depuis 2011 en vue du transport de pétrole brut et d'éthanol. La livraison des derniers wagons de cette commande de wagons-citernes (environ 7 500) doit se faire en 2015.

Les wagons-citernes TC/DOT 111, fabriqués conformément à la norme TP14877, sont équipés d'acier plus épais, de demi-boucliers protecteurs de tête, d'un dispositif de protection des raccords supérieurs et l'utilisation d'acier normalisé. Il existe plusieurs variantes du wagon-citerne TP14877, allant du modèle isolé avec chemise au modèle non isolé et sans chemise.

Transports Canada a adopté une approche globale axée sur les risques afin d'améliorer la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses par train. Cette réglementation s'inspire des mesures réglementaires précédentes, à savoir les améliorations apportées à l'exploitation ferroviaire, l'inspection des voies, les vitesses des trains, le partage d'information avec les municipalités, les plans d'intervention d'urgence et la classification.

Issues

Following the Lac-Mégantic tragedy on July 6, 2013, the Transportation Safety Board launched an investigation into the causal and contributing factors of the accident. On January 23, 2014, the Transportation Safety Board released three interim recommendations. One was specific to the TC/DOT 111 tank car used to transport crude oil. It recommended that

The Department of Transport [Transport Canada] and the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration require that all Class 111 tank cars used to transport flammable liquids meet enhanced protection standards that significantly reduce the risk of product loss when these cars are involved in an accident.

The Transportation Safety Board has publicly indicated that TC/DOT 111 tank cars, in addition to the newly adopted TP14877/CPC 1232 standard in Canada, are not sufficiently crash resistant and/or robust to withstand the forces in an accident, which leads to a significant risk of tank car failure and release of dangerous goods during an incident. The Transportation Safety Board has indicated that these tank cars should be phased out as quickly as possible.

On April 23, 2014, in response to the TSB interim recommendation, the Minister of Transport announced that Transport Canada would require the phase out/retrofit of older DOT 111 tank cars used for the transport of crude oil by May 1, 2017.

As these tank cars freely travel across North American borders on a daily basis carrying various flammable liquids to downstream markets, a harmonized North American solution for new tank car standards, retrofit requirements and timelines is essential.

The exponential increase in surface movement of crude oil and ethanol over the last 10 years, as well as the increase in the transport by rail of other refined flammable liquids, has led Transport Canada to carefully consider transportation safety impacts associated with the transport by rail of flammable liquids. That analysis has determined that there is a need for Canada to update the requirements for the design, manufacture and selection of tank cars for the transportation of dangerous goods by rail.

Objectives

The *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TC 117 Tank Cars)* has three objectives. Firstly, it provides for a new class of tank car, called the TC/DOT 117, for the selection and use during the transport of flammable liquids in Canada, which includes requirements for thicker steel, full head shield protection, thermal protection and a jacket, top-fitting protection, and new bottom outlet requirements. This new tank car is designed to reduce the risk of a release of a flammable liquid during an incident.

Secondly, it provides performance-based requirements for the construction of the TC/DOT 117, as well as for the retrofitting of

Enjeux

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic survenue le 6 juillet 2013, le Bureau de la sécurité des transports a lancé une enquête sur la causalité et les facteurs contributifs de l'accident. Le 23 janvier 2014, le Bureau de la sécurité des transports a formulé trois recommandations provisoires. L'une concernait spécifiquement les wagons-citernes TC/DOT 111 utilisés pour le transport du pétrole brut. Le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports [Transports Canada] et la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration exigent que tous les wagons-citernes de catégorie 111 affectés au transport de liquides inflammables soient conformes à des normes de protection renforcées qui réduisent considérablement le risque de déversement de produit lorsque ces wagons sont mis en cause dans des accidents.

Le Bureau de la sécurité des transports a publiquement indiqué que les wagons-citernes TC/DOT 111, même une fois qu'ils sont conformes à la nouvelle norme TP14877/CPC 1232 adoptée au Canada, ne sont pas assez robustes et à l'épreuve des collisions pour résister à l'impact d'un accident, ce qui pose un risque important de rupture de la citerne et d'un rejet de marchandises dangereuses en cas d'accident. Le Bureau de la sécurité des transports a signalé que ces wagons-citernes devaient être remplacés le plus rapidement possible.

Le 23 avril 2014, en réponse à la recommandation provisoire du BST, la ministre des Transports a annoncé que Transports Canada exigerait l'élimination ou la mise à niveau des anciens wagons-citernes DOT 111 utilisés pour le transport du pétrole brut d'ici le 1^{er} mai 2017.

Étant donné que ces wagons-citernes franchissent librement et quotidiennement les frontières de l'Amérique du Nord tout en transportant différents types de liquides inflammables vers des marchés en aval, une solution nord-américaine harmonisée est essentielle quant à l'adoption de nouvelles normes de wagon-citerne ainsi que d'échéanciers et d'exigences de mise à niveau.

L'augmentation exponentielle des déplacements en surface du pétrole brut et de l'éthanol au cours des 10 dernières années ainsi que l'augmentation du transport ferroviaire d'autres liquides inflammables raffinés ont mené Transports Canada à soigneusement étudier les répercussions sur la sécurité des transports associée au transport par rail de tous ces liquides. Il ressort de l'analyse que le Canada doit mettre à jour ses exigences en matière de conception, de fabrication et de sélection des wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses par rail.

Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117)* vise trois objectifs. Premièrement, elle prévoit une nouvelle classe de wagons-citernes, la norme TC/DOT 117, relativement à la sélection et à l'utilisation des wagons lors du transport de liquides inflammables au Canada, qui comprend des exigences pour l'utilisation d'un acier plus épais, d'un bouclier de tête complet, d'une chemise offrant une protection thermique, d'un dispositif de protection des raccords supérieurs ainsi que de nouvelles exigences relatives aux robinets de déchargement par le bas. Ce nouveau wagon-citerne est conçu pour réduire le risque d'un rejet d'un liquide inflammable durant un accident.

Deuxièmement, elle prévoit des exigences axées sur le rendement pour la construction des TC/DOT 117 et la mise à niveau des

TC/DOT 111 tank cars. In addition, it also provides prescriptive requirements to retrofit older tank cars and TP14877/CPC 1232 tank cars enabling industry to choose between either a performance or prescriptive solution to retrofitting their tank cars.

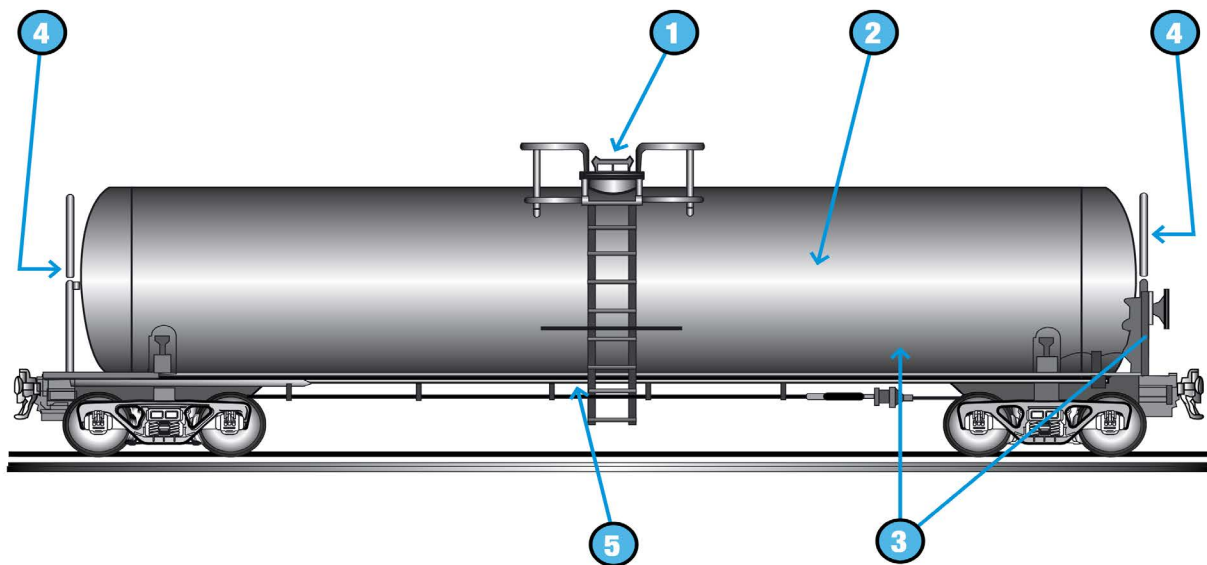
Finally, the Regulations introduce a phase-out schedule for TC/DOT 111 tank cars and TP14877/CPC 1232 tank cars announced by the Minister of Transport on April 23, 2014, in her response to the Transportation Safety Board interim recommendation of January 23, 2014. These Regulations prescribe the timing requirements associated with the above-noted retrofit requirements.

Description

The Regulations introduce a new class of tank car for flammable liquid dangerous goods service and requires rail tank cars destined for flammable liquid service (e.g. gasoline, diesel fuel, and aviation fuel) to be built to these specifications.

The specifications require thicker steel, full head shield protection, a thermally protected and jacketed car, top-fitting protection, and new bottom outlet requirements. The Regulations also require any new tank car used for flammable liquid dangerous goods service to be manufactured on or after October 1, 2015, to be built to the TC/DOT 117 standard.

Below is a diagram, which outlines the features of the TC/DOT 117.



1. Top-fitting protection — This feature essentially covers the valves and accessories on top of a tank car. It also protects the pressure release valve from damage. For the TC/DOT 117 tank car, the top-fitting requirements is similar to the TP14877/CPC 1232 requirements.

2. Thermal protection including a jacket — This feature is an outer cover that is placed on the exterior of the shell, used mainly

wagons-citernes TC/DOT 111. De plus, elle prescrit aussi des exigences normatives pour la mise à niveau des wagons-citernes plus vieux et des wagons-citernes TP14877/CPC 1232, ce qui permettra à l'industrie de choisir une solution normative ou axée sur le rendement pour moderniser leurs wagons-citernes.

Troisièmement, le Règlement présente un calendrier de retrait graduel des wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232, retrait annoncé par la ministre des Transports le 23 avril 2014 dans sa réponse à la recommandation provisoire du Bureau de la sécurité des transports du 23 janvier 2014. Ce règlement prescrit les échéances associées aux exigences de mise à niveau mentionnées ci-dessus.

Description

Le Règlement introduit une nouvelle classe de wagons-citernes pour le service de transport des liquides inflammables, prévoyant que les wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables (par exemple essence, diésel et carburant d'aéronef) soient construits selon ces spécifications.

Les spécifications imposent l'utilisation d'un acier plus épais, d'un bouclier protecteur de tête complet, d'une chemise offrant une protection thermique, d'un dispositif de protection des raccords supérieurs, ainsi que de nouvelles exigences concernant les robinets de déchargement par le bas. Le Règlement exige aussi qu'à compter du 1^{er} octobre 2015, tout nouveau wagon-citerne destiné au transport des liquides inflammables soit fabriqué conformément à la norme TC/DOT 117.

Le schéma ci-dessous illustre les caractéristiques du TC/DOT 117.

1. Protection des dispositifs de raccord supérieurs : Cette caractéristique couvre essentiellement les robinets et les accessoires sur le dessus d'un wagon-citerne. Il protège également le dispositif de surpression contre les dommages. Pour le wagon-citerne TC/DOT 117, les exigences pour les dispositifs de raccord supérieurs sont similaires aux exigences pour les wagons-citernes TP14877/CPC 1232.

2. Protection thermique incluant une chemise : Il s'agit d'une chemise extérieure placée sur la coquille, utilisée principalement

to provide thermal protection and keep insulation in place. The thermal protection required for the TC/DOT 117 tank car has to withstand a 100-minute pool fire and a 30-minute jet fire without rupturing.

3. Thicker normalized steel — Thicker shell and heads provide improved puncture resistance and structural strength. Using normalized steel improves the toughness and ductility of the material, providing increased fracture resistance of the tank car. The Regulations prescribe a thickness of 14.3 mm (9/16 inch).

4. Head shields — This required feature helps protect the head of the tank car from puncture. The improved TC/DOT 117 requires a full head shield that covers the entire head of the tank car.

5. Improved bottom outlet valves — This required feature is designed for valves to withstand derailments and helps to ensure they don't leak during a potential accident.

Retrofit requirements for DOT 111/TP14877/CPC 1232 tank cars

There are several variations of the TC/DOT 111 and TP14877/CPC 1232 tank cars, from a jacketed and insulated model to a non-jacketed and non-insulated model. The table below outlines the different features between the three tank cars (TC/DOT 111, TP14877/CPC 1232 and TC/DOT 117).

Comparison table of features for TC/DOT 111/TP 14877/CPC 1232 and TC/DOT 117

Specifications	Older legacy DOT 111 tank cars	DOT-111 (TP14877/CPC 1232) built since 2011 to standard published in Part II of the <i>Canada Gazette</i> July 2, 2014	New TC/DOT 117
1. Head shields	No	Half	Full
2. Top-fitting protection	Optional	Mandatory	Mandatory
3. Thermal protection (jacket)	Optional	Optional	Mandatory
4. Thickness of steel	11.1 mm (7/16 inch)	12.7 mm (1/2 inch) for non-jacketed cars 11.1 mm (7/16 inch) for jacketed cars	14.3 mm (9/16 inch) minimum
5. Performance standard for bottom outlet valves	No	No	Yes
6. Performance standard for thermal protection, top-fitting protection and head and shell puncture resistance	No	No	Yes

comme protection thermique et pour garder l'isolation en place. La protection thermique requise pour le nouveau wagon-citerne TC/DOT 117 doit être en mesure de résister 100 minutes à un feu en nappe et 30 minutes à la flamme de chalumeau sans rompre.

3. Acier normalisé plus épais : Des coquilles et boucliers plus épais fournissent une meilleure résistance structurelle et contre les perforations. L'utilisation d'un acier normalisé améliore la robustesse et la ductilité du matériau, fournissant une résistance accrue contre la perforation du wagon-citerne. La réglementation prescrit une épaisseur de 14,3 mm (9/16 de pouce).

4. Boucliers de tête : Cette caractéristique requise aide à protéger la tête du wagon-citerne contre la perforation. Le TC/DOT 117 amélioré comprend un bouclier de tête complet qui couvre la totalité de la tête d'un wagon-citerne.

5. Robinets de déchargement par le bas améliorés : Cette caractéristique requise est conçue pour être en mesure de résister en cas de déraillement et protéger contre les fuites en cas d'un accident potentiel.

Exigences de mise à niveau des wagons-citernes DOT 111/TP14877/CPC 1232

Il existe plusieurs variantes des wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232, allant du modèle isolé avec chemise au modèle non isolé et sans chemise. Le tableau ci-dessous souligne les différentes caractéristiques entre les trois modèles de wagons-citernes (TC/DOT 111, TP14877/CPC 1232 et TC/DOT 117).

Tableau comparatif des caractéristiques des wagons-citernes TC/DOT 111/TP14877/CPC 1232 et TC/DOT 117

Spécifications	Wagons-citernes DOT 111 plus vieux	DOT 111 (TP14877/CPC 1232) construits depuis 2011 selon la norme maintenant publiée dans la <i>Partie II de la Gazette du Canada</i> du 2 juillet 2014	Nouveau TC/DOT 117
1. Boucliers de tête	Aucun	Moitié	Complet
2. Dispositif de protection des raccords supérieurs	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire
3. Protection thermique (chemise)	Facultatif	Facultatif	Obligatoire
4. Épaisseur de l'acier	11,1 mm (7/16 po)	12,7 mm (1/2 po) pour les wagons sans chemise 11,1 mm (7/16 po) pour les wagons ayant une chemise	14,3 mm (9/16 po) minimum
5. Norme de rendement pour les robinets de déchargement par le bas	Aucun	Aucun	Oui
6. Norme de rendement pour la protection thermique, la protection des dispositifs de raccord supérieurs et la résistance aux perforations de la tête et de la coquille	Aucun	Aucun	Oui

The Regulations establish the retrofit requirements for older TC/DOT 111 tank cars and the TP14877/CPC 1232 tank car. It entrenches in regulation the Minister of Transport's announcement of April 23, 2014, in response to the Transportation Safety Board's interim recommendations, to phase out older TC/DOT 111 tank cars used to transport crude and ethanol.

As for retrofit requirements for TC/DOT 111 tank cars (legacy tank cars) and TP14877/CPC 1232 tank cars, the Regulations enable a person to retrofit a tank shell and head puncture resistance to a performance standards or to the prescriptive specifications that follow.

Performance-based retrofit

For tank car heads, the end structures of tank cars must be able to withstand the frontal impact of a loaded freight car, including the coupler, at a speed of 8.05 m/s or 29 km/h (18 mph). In order for a tank car to meet retrofit puncture resistance standards for tank car heads, any test performed must demonstrate that there was no leaking through the shell or head due to this impact. The test is successful if there is no visible leak from the standing tank car for at least one hour after the impact.

For tank car shells, the shell structure of tank cars must be able to withstand the side impact of a loaded freight car, including the coupler, at a speed of 5.36 m/s or 19.3 km/h (12 mph). In order for tank car side puncture resistance to meet the retrofit resistance standard, any test performed must demonstrate that there was no leaking through the shell or head due to this impact. The test is successful if there is no visible leak from the standing tank car for at least one hour after the impact.

It is also possible for tank car manufacturers and tank car owners to use computer modeling to validate their new designs or retrofit packages. The required testing validating the performance criteria may be substituted by numerical modelling and simulation if the model and simulation methods are acceptable to Transport Canada, and if the model and simulation were validated by test data.

Prescriptive specifications for tank car retrofit

Alternatively, for TP14877/CPC 1232 tank cars built since 2011, as well as older legacy TC/DOT 111 tank cars, these Regulations would enable a person to retrofit these tank cars to meet the specifications published on July 2, 2014, for the jacketed TP14877/CPC 1232 tank cars, with additional modifications.

These modifications include new bottom outlet valves that meet the performance requirement established for bottom outlet valves for the TC/DOT 117 tank car and enhanced thermal protection requirements for pool and jet fires, as outlined in the TC/DOT 117 specifications.

In addition, the jacket for the TP14877/CPC 1232 tank car needs to meet minimum thickness requirements of three millimeters

Le Règlement établit également des exigences de mise à niveau pour les wagons-citernes TC/DOT 111 plus anciens et les wagons-citernes TP14877/CPC 1232. Elle inscrit dans la réglementation l'annonce de la ministre des Transports du 23 avril 2014 en réponse aux recommandations provisoires formulées par le Bureau de la sécurité des transports, à savoir l'élimination progressive des wagons-citernes TC/DOT 111 plus anciens utilisés pour le transport du pétrole brut et de l'éthanol.

En ce qui concerne les exigences de mise à niveau des wagons TC/DOT 111 (anciens wagons-citernes) et les wagons TP14877/CPC 1232, la réglementation permet à une personne d'entreprendre la mise à niveau des wagons-citernes pour respecter les normes de rendement relatives à la résistance contre la perforation de la tête et de la coquille ou les spécifications normatives qui suivent.

Mise à niveau selon le rendement

Dans le cas des têtes de wagon-citerne, les structures aux extrémités des wagons-citernes doivent pouvoir résister à un impact frontal avec un wagon chargé, y compris le raccord, à une vitesse de 8,05 m/s ou 29 km/h (18 mi/h). Pour qu'un wagon-citerne soit conforme aux normes de résistance à la perforation à la suite de la mise à niveau de ses têtes, tous les tests réalisés doivent démontrer qu'il n'y a eu aucune fuite de la coquille ou de la tête à la suite d'un impact à la vitesse prévue. Le test est réussi s'il n'y a aucune fuite visible sur le wagon-citerne à l'arrêt au terme d'une période d'au moins une heure après l'impact.

Pour les coquilles de wagon-citerne, les structures aux extrémités des wagons-citernes doivent être en mesure de résister à un impact latéral avec un wagon chargé, y compris le raccord, à une vitesse de 5,36 m/s ou 19,3 km/h (12 mi/h). Pour qu'un wagon-citerne soit conforme aux normes de résistance à la perforation latérale à la suite d'une mise à niveau de sa coquille, tous les tests réalisés doivent démontrer qu'il n'y a eu aucune fuite de la coquille ou de la tête à la suite d'un impact à la vitesse prévue. Le test est réussi s'il n'y a aucune fuite visible sur le wagon-citerne à l'arrêt au terme d'une période d'au moins une heure après l'impact.

Il est également possible pour les fabricants et aux propriétaires de wagons-citernes d'avoir recours à la modélisation mathématique pour valider leurs nouvelles conceptions ou mises à niveau. Les essais de validation obligatoires par rapport aux critères de performance peuvent être remplacés par la modélisation numérique et la simulation si le modèle et les méthodes de simulation sont acceptables pour Transports Canada et si le modèle et la simulation ont été validés par des résultats d'essais.

Spécifications normatives pour les mises à niveau

En ce qui concerne tous les wagons-citernes TP14877/CPC 1232 construits depuis 2011, ainsi que les wagons-citernes TC/DOT 111 plus vieux, la réglementation permet à une personne de mettre à niveau ces wagons pour se conformer aux spécifications publiées le 2 juillet 2014 à propos des wagons-citernes TP14877/CPC 1232 avec chemise avec des modifications additionnelles.

Ces modifications comprennent notamment une nouvelle protection des robinets de déchargement par le bas qui respecte l'exigence de rendement établie pour le wagon-citerne TC/DOT 117 et des exigences de protection thermique améliorée relatives à un feu en nappe ou à la flamme de chalumeau, tel qu'il est mentionné dans les spécifications TC/DOT 117.

De plus, la chemise d'un wagon-citerne TP14877/CPC 1232 doit respecter les exigences d'épaisseur d'acier minimales de trois mm

(gauge 11 steel) using the steel standard ASTM A1011 or equivalent. For legacy TC/DOT 111 tank cars, the tank car can be modified in the steel of its original construction.

Once retrofitted to the above-noted requirements, a tank car will be available for flammable liquid service for the rest of its service life.

As for top-fitting protection on older TC/DOT 111 tank cars, due to the technical complexity (all tank cars are different — e.g. valves in different positions) Transport Canada requested in November 2014 that industry form a task force under the Association of American Railroad (AAR) Tank Car Committee to bring forward an appropriate engineering solution to enable top-fitting protection on these tank cars. Transport Canada continues to participate in the task force. Both the Federal Railroad Administration and Transport Canada sit on the AAR Tank Car Committee, which will approve the Task Force recommendation. Any approved AAR Tank Car Committee proposal, as agreed by tank car members, is issued by circular and would then be binding on member companies. This voluntary industry standard would be brought forward in a future revision of the standard and become part of the Canadian regulations at a later date. Transport Canada expects that an appropriate solution will be found shortly and implemented at the time of retrofitting.

Phase-out schedule

The Regulations establish a phase-out/usage schedule for legacy TC/DOT 111 and TP14877/CPC 1232 tank cars. To determine which tank cars are removed from service, Transport Canada is following a risk-based approach. This approach removes the oldest and least crash resistant tank cars considering the volume of flammable liquid transported first. Industry has indicated to Transport Canada that 28% of the legacy tank car fleet will be retired or repurposed instead of retrofitted. The risk based approach is outlined below.

Reporting

Transport Canada is introducing an optional requirement for tracking of the tank car retrofit progress by the industry. Should this option be triggered, starting January 1, 2017, consignors would have to provide to the Minister, upon reasonable notice given by the Minister, the number of tank cars that they own or lease that have been retrofitted, and the number that has not yet been retrofitted.

However, Transport Canada has worked with the industry through the Association of American Railroads Tank Car Committee to develop a voluntary approach to track and report on the number of tank cars that have been retrofitted. Should this voluntary approach not be successful in providing the proper information to Transport Canada, the Regulations provide for the capability to compel the production of such information.

Clarifying amendment

Finally, an additional amendment to the TDGR is being made to clarify the intent of amendments previously published in the *Canada Gazette*, Part II, on December 31, 2014, entitled *Regulations*

(acier de calibre 11) en observant la norme relative à l'acier ASTM A1011 ou une norme équivalente. Pour les anciens wagons-citernes TC/DOT 111, ils peuvent être renforcés à partir de l'acier de leur construction originale.

Une fois qu'il sera amélioré en fonction des exigences précitées, un wagon-citerne pourra être utilisé pour le transport de liquides inflammables jusqu'à ce qu'il soit retiré.

Pour ce qui est de la protection des dispositifs de raccord supérieurs sur les anciens wagons-citernes TC/DOT 111, en novembre 2014, Transports Canada a exigé, en raison de la complexité technique (tous les wagons-citernes sont différents, par exemple ont des valves à différentes positions), que l'industrie mette sur pied un groupe de travail sous l'égide du comité sur les wagons-citernes de l'Association of American Railroad (AAR) afin de trouver une solution technique adéquate pour assurer la protection des dispositifs de raccord supérieurs sur ces wagons-citernes. Transports Canada continue de participer au groupe de travail. La Federal Railroad Administration et Transports Canada siègent au comité sur les wagons-citernes de l'AAR, qui approuvera la recommandation du groupe de travail. Toute proposition approuvée de ce comité, comme convenu par ses membres, est diffusée sous forme de circulaire et lie alors les compagnies membres. Cette norme volontaire de l'industrie sera présentée lors d'une révision future de la norme et fera partie de la réglementation canadienne à une date ultérieure. Transports Canada s'attend à ce qu'une solution convenable soit trouvée sous peu et mise en œuvre au moment de la mise à niveau.

Calendrier de retrait graduel

La réglementation établit un calendrier de retrait graduel/d'utilisation pour les anciens wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232. Afin de déterminer les wagons qui doivent être mis hors service, Transports Canada a adopté une approche axée sur le risque. Cette approche assure le retrait des wagons-citernes plus vieux et les moins résistants aux impacts compte tenu du volume de liquides inflammables transportés de prime abord. L'industrie a indiqué à Transports Canada que 28 % des wagons du parc des anciens wagons-citernes seront retirés de leur service ou serviront à d'autres fins plutôt que d'être renforcé. L'approche axée sur le risque est définie ci-dessous.

Rapports

Transports Canada introduit une exigence facultative pour le suivi des activités de modernisation des wagons-citernes par l'industrie. Si cette option est déclenchée, à partir du 1^{er} janvier 2017, les expéditeurs devront présenter au ministre le nombre de wagons-citernes qu'ils possèdent ou qu'ils louent ayant été modernisés ainsi que ceux n'ayant pas encore été modernisés sur préavis raisonnable du ministre.

Cependant, Transports Canada a collaboré avec l'industrie par le biais du comité sur les wagons-citernes de l'AAR afin de développer une approche volontaire pour faire le suivi et le rapport du nombre de wagons-citernes qui ont été modernisés. Dans le cas où cette approche volontaire en cours d'élaboration par l'industrie ne réussirait pas à fournir l'information nécessaire à Transports Canada, cette exigence de rapport prévoit la possibilité d'exiger la production de ces renseignements.

Modification de clarification

Enfin, une modification supplémentaire au RTMD est ajoutée afin de clarifier l'intention des modifications déjà publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 31 décembre 2014 et intitulé

Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Lithium Metal Batteries, ERAPs and Updates to Schedules). Contained within these amendments were new requirements for shippers of petroleum crude oil and ethanol by rail to have an approved emergency response assistance plan for quantities of 10 000 litres or more. This amendment modifies subsection 7.1(6) as well as the ERAP index under column 7 of Schedule 1 and also introduces a new special provision 150 to clarify that the ERAP requirement only applies to the transport of these dangerous goods by rail, not by other modes of transport.

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (piles au lithium métal, PIU et mises à jour des annexes). Cette modification incluait une nouvelle exigence pour les expéditeurs de pétrole brut et d'éthanol par train de détenir un plan d'intervention d'urgence (PIU) approuvé pour des quantités de 10 000 litres ou plus. Cette nouvelle modification mettra à jour le paragraphe 7.1(6) ainsi que l'indice PIU dans la colonne 7 de l'annexe 1. Elle introduit également une nouvelle disposition particulière 150 qui précise que l'exigence du PIU ne s'applique uniquement qu'au transport de ces marchandises dangereuses par chemin de fer, et non pour les autres modes de transports.

Last Day to Use Tank Cars in Column 3 for Dangerous Goods in Column 2	Flammable Liquid / Packing Group(s) [PG]	Tank Car Type Removed from Service	North American Fleet to be Retrofitted	Canadian Tank Car Population
April 30, 2017	Crude oil (PG I, II, III)	DOT 111 Non-jacketed	After 28% Retirement rate 16 625	4 988
February 28, 2018	Crude oil (PG I, II, III)	DOT 111 Jacketed	After 28% Retirement rate 5 027	2 759
March 31, 2020	Crude oil (PG I, II, III)	CPC 1232 Non-jacketed	After 28% Retirement rate 21 993	6 849
April 30, 2023	Ethanol (PG II)	DOT 111 Non-jacketed	After 28% Retirement rate 19 467	974
April 30, 2023	Ethanol (PG II)	DOT 111 Jacketed	88	0
June 30, 2023	Ethanol (PG II)	CPC 1232 Non-jacketed	751	0
April 30, 2025	Crude oil and ethanol and all remaining flammable liquids (PG I, II, III)	CPC 1232 Jacketed in crude oil service and all remaining DOT 111 jacketed and CPC 1232 jacketed and non-jacketed tank cars	35 631 in crude oil service After 28% retirement rate for older TC/DOT 111 tank cars 28 600	10 698 CPC 1232 Jacketed 8 580 in flammable liquid service other than crude and ethanol

Dernier jour d'utilisation des wagons-citernes à la 3 ^e colonne pour les matières dangereuses de la colonne 2	Liquide inflammable/ Groupe(s) d'emballage(s) [GE]	Type de wagon mis hors service	Parc nord-américain à mettre à niveau	Wagons-citernes loués ou de propriété canadienne
30 avril 2017	Pétrole brut (GE I, II, III)	DOT 111 sans chemise	16 625 après un taux de retrait du service de 28 %	4 988
28 février 2018	Pétrole brut (GE I, II, III)	DOT 111 avec chemise	5 027 après un taux de retrait du service de 28 %	2 759
31 mars 2020	Pétrole brut (GE I, II, III)	CPC 1232 sans chemise	21 993 après un taux de retrait du service de 28 %	6 849
30 avril 2023	Éthanol (GE II)	DOT 111 sans chemise	19 467 après un taux de retrait du service de 28 %	974
30 avril 2023	Éthanol (GE II)	DOT 111 avec chemise	88	0
30 juin 2023	Éthanol (GE II)	CPC 1232 sans chemise	751	0
30 avril 2025	Pétrole brut, éthanol et tous les autres liquides inflammables (GE I, II, III)	Wagons CPC 1232 avec chemise transportant du pétrole brut Tous les autres DOT 111 et tous les wagons-citernes CPC 1232 avec chemise et sans chemise	35 631 transportant du pétrole brut Après un taux de retrait du service de 28 % pour les wagons-citernes TC/DOT 111 plus vieux 28 600	10 698 CPC 1232 avec chemise transportant du pétrole brut 8 580 transportant tous les autres liquides inflammables autres que le pétrole brut et l'éthanol

Following the retrofit requirements in the Regulations, a person is required to transport a flammable liquid in either the new TC/DOT 117 tank car, a retrofitted TC/DOT 111, a TP14877/CPC 1232 tank car or a retrofitted TP14877/CPC 1232 tank car corresponding to the above-noted timelines. The Regulations prescribe the tank car required to be used tied directly to the timelines above.

Conformément aux exigences en matière de mise à niveau de la réglementation, une personne est tenue de transporter un liquide inflammable que ce soit au moyen du nouveau wagon-citerne TC/DOT 117, d'un wagon TC/DOT 111 renforcé ou d'un wagon TP14877/CPC 1232 ou d'un wagon TP14877/CPC 1232 amélioré, selon les échéanciers indiqués ci-dessus. Le Règlement prescrit le wagon-citerne qui doit être utilisé directement selon le calendrier établi ci-dessus.

Regulatory and non-regulatory options considered

Tank cars are built to the specifications dictated under the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR) and associated standards. A person in Canada who offers for transport a dangerous good is required to classify the dangerous good properly and place the dangerous good in the approved means of containment built to the appropriate standard.

A voluntary approach to adopting a new tank car standard was not considered to be a feasible option given the risks involved in transporting flammable liquids and given the integrated nature of the North American rail industry which relies on a fairly harmonized set of regulations and standards both in the United States and in Canada.

Therefore, it is important that Transport Canada bring forward appropriate tank car specifications, as well as retrofit requirements, to protect public safety. In light of this, non-regulatory options were not considered to be feasible or likely to be effective in achieving the desired safety objectives of this proposal.

As part of its regulatory analysis, Transport Canada also considered a longer implementation schedule to allow stakeholders more time to retrofit or build new tank cars. However, based on our analysis of industry's build and retrofit capacity, it was determined that the present implementation schedule strikes the correct balance between the need to quickly ensure greater safety in the transport of flammable liquids by rail and the need to provide adequate time to comply with the new requirements and to ensure there are no potential supply interruptions due to a shortage of compliant tank cars to the new specifications.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis has been conducted to assess the impact of the Regulations on stakeholders. The cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of the tank car Regulations used in the transport of crude oil, ethanol and other flammable liquids in Canada.

Time frame: A 20-year (2015–2034) time period was used to evaluate the economic impact of these Regulations. A 7% discount rate has been used for the purposes of this analysis.

Baseline scenario: It is assumed that industry would continue to order or build jacketed TP14877/CPC 1232 tank cars to transport crude oil and ethanol in the absence of any new regulations. Industry has indicated to Transport Canada that this is the current practice since the Lac-Mégantic incident. The baseline scenario also assumes that legacy TC/DOT 111 or TP14877/CPC 1232 tank cars that are in flammable liquid dangerous good service would not be retrofitted without these new Regulations.

With harmonized Canada/U.S. TC/DOT 117 final Regulations, this analysis considers the cost associated with legacy TC/DOT 111 and TP14877/CPC 1232 tank cars that are owned or leased by Canadian companies, as well as tank cars operating across the Canada/U.S. border. Finally, the analysis includes the 40-year life expectancy of a legacy TC/DOT 111 tank car and the TP14877/CPC 1232 tank car.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les wagons-citernes sont fabriqués selon les spécifications précisées par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) et les normes afférentes. Quiconque au Canada présente au transport des marchandises dangereuses est tenu de les classer correctement et doit mettre les marchandises dangereuses dans le contenant désigné ayant été fabriqué selon les normes correspondantes.

Une approche volontaire afin d'adopter une nouvelle norme pour les wagons-citernes n'a pas été considérée comme une option envisageable compte tenu des risques associés au transport de liquides inflammables et étant donné la nature intégrée de l'industrie ferroviaire nord-américaine qui s'appuie sur un ensemble essentiellement harmonisé de règlements et de normes à la fois aux États-Unis et au Canada.

Ainsi, il est important que Transports Canada adopte les spécifications et les exigences de mise à niveau nécessaires afin d'assurer la sécurité du public. Les options non réglementaires n'ont donc pas été considérées comme envisageables ni possiblement efficaces pour la réalisation des objectifs de sécurité de ce règlement.

Dans le cadre de son analyse réglementaire, Transports Canada a également considéré un échéancier de mise en œuvre plus long afin de donner plus de temps aux intervenants pour moderniser ou construire de nouveaux wagons-citernes. Cependant, sur la base de notre analyse de la capacité de l'industrie de construire et de mettre à jour des wagons-citernes, il a été décidé que l'échéancier de mise en œuvre actuel était un juste équilibre entre la nécessité d'assurer rapidement une plus grande sécurité dans le transport de liquides inflammables par rail, la nécessité de fournir suffisamment de temps afin de se conformer aux nouvelles exigences et s'assurer qu'il n'y aura pas d'interruptions potentielles d'approvisionnement en raison d'une pénurie de wagons-citernes conformes aux nouvelles spécifications.

Avantages et coûts

Une analyse des coûts et des avantages a été réalisée pour évaluer les répercussions des modifications proposées sur les intervenants. Cette analyse détermine, quantifie et monétise, dans la mesure du possible, les coûts différentiels et les avantages du Règlement sur les wagons-citernes destinés au transport de pétrole brut, de l'éthanol et d'autres liquides inflammables au Canada.

Échéancier : Une période de 20 ans (de 2015 à 2034) a été utilisée pour évaluer l'impact économique de ce règlement. Un taux d'actualisation de 7 % a été utilisé aux fins de cette analyse.

Scénario de base : On présume que l'industrie continuerait de commander ou de construire des wagons-citernes TP14877/CPC 1232 en vue du transport du pétrole brut et de l'éthanol en l'absence d'un nouveau règlement. L'industrie a indiqué à Transports Canada qu'il s'agit de la pratique actuelle depuis l'accident de Lac-Mégantic. Selon le scénario de base, on s'attend à ce que les anciens wagons TC/DOT 111 ou TP14877/CPC 1232 transportant des liquides inflammables et des marchandises dangereuses ne seraient pas améliorés sans ce nouveau règlement.

Dans l'optique d'un règlement définitif harmonisé sur les wagons TC/DOT 117 du Canada et des États-Unis, la présente analyse permet de se pencher sur le coût lié aux anciens wagons TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232 qui appartiennent à des compagnies canadiennes ou qui sont loués par ces dernières ainsi que les wagons traversant la frontière Canada/États-Unis. Enfin, l'analyse inclut la durée de vie prévue de 40 ans des anciens wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232.

For the purpose of this analysis, flammable liquids have been subdivided into three flammable liquid groups: crude oil, ethanol and other flammable liquids. The analysis takes into consideration the prescribed retrofit requirements in the Regulations and the phase-out/retrofit timeline schedule. In the United States, although the final rules have been harmonized as best as practical, U.S. unjacketed tank cars will have a longer scheduled timeline reflecting the larger quantity of unjacketed tank cars requiring retrofitting in the U.S. fleet. Until these tank cars are retrofitted, they will not be able to be used in Canada for crude oil service after May 1, 2017.

Based on industry information, it is estimated that 41 113 tank cars are either owned or leased in Canada. Of the above-noted total, 28 307 tank cars are used in crude oil service, 1 353 tank cars in ethanol service, and 11 453 tank cars used for all other flammable liquid service. A breakdown of the Canadian fleet by type of tank cars and commodity is presented below in table 1.

	Crude oil	Ethanol	Other flammable liquids
TC/DOT 111 legacy non-jacketed	6 928	1 353	9 749
TC/DOT 111 legacy jacketed	3 832	-	513
TP14877/CPC 1232 non-jacketed	6 849	-	1 133
TP14877/CPC 1232 jacketed	10 698	-	60
Total	28 307	1 353	11 453

Key assumptions

1. It is estimated that the crude oil tank car fleet will grow by 8% in 2015 and 8% in 2016. This growth reflects the current industry investment commitments in tank car orders as well as planned announced spending for additional rail loading and off-loading capabilities and new well capacity coming online. At present, beginning in 2017, the demand for new crude oil tank cars is projected to flatten. This is attributed to the current world crude oil market price. It also takes into account future proposed pipeline capacity expected to come online. Should crude oil prices recover to more normal levels, Transport Canada expects that demand for tank cars would increase to meet transport requirements. However, for the purpose of this analysis, growth in the transport of crude oil by tank cars is tied to the current price of crude oil and industry statements that transport of crude by rail will continue to be important in delivering crude oil to markets. Based on these assumptions, it is estimated that an additional 4 711 crude oil tank cars will be required in Canada during the time frame used for this analysis.
2. The ethanol fleet is assumed to maintain its current fleet size over the 20 years of this analysis.
3. As for other tank cars in flammable liquid service other than crude or ethanol, industry has indicated that it expects a slight annual increase over the next four or five years and then a stabilized fleet size over the remaining period. However, due to lack of data, the present analysis adopts the assumption of no growth for the number of tank cars in other flammable liquid services during the entire 20 years.

Aux fins de la présente analyse, les liquides inflammables ont été subdivisés en trois sous-groupes de liquides inflammables : pétrole brut, éthanol et un groupe réunissant tous les autres types de liquides inflammables. On y tient aussi compte des exigences prescrites de mise à niveau dans la réglementation et le calendrier de retrait graduel du service et de mise à niveau. Aux États-Unis, même si les règles finales ont été harmonisées du mieux possible, les wagons-citernes américains sans chemise auront un échéancier plus long que prévu, ce qui témoigne de la grande quantité de wagons-citernes sans chemise qui exigent une mise à niveau au sein du parc de wagons américain. Jusqu'à ce que ces wagons-citernes soient améliorés, ils ne pourront plus être utilisés pour le transport de pétrole brut au Canada après le 1^{er} mai 2017.

Selon des renseignements de l'industrie, on estime que 41 113 wagons-citernes sont de propriété canadienne ou loués au Canada. De ce nombre total, 28 307 wagons-citernes sont utilisés pour le transport de pétrole brut, 1 353 wagons-citernes sont affectés au transport de l'éthanol et que les autres 11 453 sont affectés au transport d'autres liquides inflammables. La répartition du parc canadien par type de wagon-citerne et de marchandise est présentée ci-dessous dans le tableau 1.

	Pétrole brut	Éthanol	Autres liquides inflammables
Anciens wagons TC/DOT 111 sans chemise	6 928	1 353	9 749
Anciens wagons TC/DOT 111 avec chemise	3 832	-	513
Wagons TP14877/CPC 1232 sans chemise	6 849	-	1 133
Wagons TP14877/CPC 1232 avec chemise	10 698	-	60
Total	28 307	1 353	11 453

Hypothèses clés :

1. On estime que le parc de wagons-citernes transportant du pétrole brut s'accroîtra de 8 % en 2015 et de 8 % en 2016. Cette croissance reflète les engagements actuels en matière d'investissement de l'industrie à l'égard des commandes de wagons-citernes ainsi que les dépenses prévues annoncées pour les capacités supplémentaires de chargement et de déchargement des wagons et des nouveaux puits entrant en service. À l'heure actuelle, à compter de 2017, la demande de nouveaux wagons-citernes pour le transport de pétrole brut devrait se stabiliser. Cela est attribuable au prix actuel du pétrole brut sur le marché mondial et tient également compte de la capacité opérationnelle future proposée des pipelines. Si les prix du pétrole brut reviennent à la normale, Transports Canada s'attend à ce que la demande de wagons-citernes augmentera afin de respecter les exigences en matière de transport. Toutefois, aux fins de la présente analyse, la croissance du transport du pétrole brut par wagons-citernes est liée au prix actuel du pétrole brut et des déclarations de l'industrie faisant valoir que le transport ferroviaire du pétrole brut continuera de jouer un rôle important dans la livraison du pétrole brut aux marchés. Compte tenu de cette hypothèse, on évalue à 4 711 le nombre de nouveaux wagons-citernes requis pour le transport de pétrole brut au Canada au cours de la période utilisée pour cette analyse.
2. On présume que la taille du parc de wagons-citernes pour le transport d'éthanol demeurera la même que celle présentée dans cette analyse au cours des 20 prochaines années.

4. As per table 1, there are 22 373 legacy TC/DOT 111 tank cars in the Canadian fleet. Industry has indicated that 28% of the legacy fleet will be retired or repurposed. Therefore, Transport Canada expects 6 265 of the 22 373 legacy tank cars will be retired or repurposed, either because of the age of the tank cars or age and tank car design in relation to retrofit requirements making retrofitting a non-viable economic choice. These assumptions are reflected in Transport Canada's analysis. Of the 6 265 TC/DOT 111 legacy tank cars that will be retired or repurposed, Transport Canada estimates that 5% of the total number of tank cars being retired is attributed to the end of their 40-year lifecycle. Finally, it is estimated that, of the total TC/DOT 111 legacy Canadian fleet, 28.6% of these tank cars in crude oil service, 11.6% in ethanol service, and 6.9% in other flammable liquid service, are owned by Canadian companies. The remainder of the Canadian tank car fleet would be leased.

Costs

For the purpose of this analysis, the following costs have been included: costs associated with the purchase of new TC/DOT 117 tank cars compared to the current cost to purchase a jacketed TP14877/CPC 1232 tank car, costs associated with the retrofit requirements for both legacy TC/DOT 111 and TP14877/CPC 1232 tank cars and their associated out-of-service costs to meet retrofit requirements.

- **Costs associated with new TC/DOT 117 tank cars (construction costs and higher leasing rates)**

Considering the above, it is estimated that 6 265 new TC/DOT 117 tank cars would be ordered (either purchased or leased) to replace the retired/repurposed Canadian TC/DOT 111 legacy fleet. It is also estimated that an additional 4 711 new TC/DOT 117 tank cars will be ordered to meet transport of crude oil by rail demand.

The cost-benefit analysis includes the incremental cost differential between the new TC/DOT 117 tank car and the jacketed TP14877/CPC 1232 tank car for the 5% (313) of the 6 265 tank cars that would be retired because of age following the Regulations, as those tank cars would have been built to the TP14877/CPC 1232 standard. As for the remaining 95% (5 952) of the 6 265 tank cars being retired or repurposed, the cost of the new TC/DOT 117 is being used. Transport Canada is aware that industry may repurpose some of these tank cars other than in flammable liquid service. Since industry data is not available at this time, it has not been considered as part of this analysis. As for the 4 711 new tank cars forecasted to be ordered for flammable liquid service to meet crude oil transport demand, the cost differential between a new TC/DOT 117 and a jacketed TP14877/CPC 1232 tank car was used. The cost differential between a TC/DOT 117 and a jacketed TP14877/CPC 1232

3. Quant aux wagons-citernes utilisés pour le transport des liquides inflammables autres que le pétrole brut ou l'éthanol, l'industrie s'attend à une légère augmentation annuelle durant les quatre ou cinq prochaines années et à une stabilisation de la taille du parc par la suite pour la période restante. Par contre, en raison du manque de données, la présente analyse postule qu'aucune croissance du nombre de wagons-citernes pour le transport des autres liquides inflammables n'est prévue durant la totalité de la période de 20 ans.
4. Tel qu'il est indiqué au tableau 1, il existe 22 373 anciens wagons-citernes TC/DOT 111 dans le parc canadien. L'industrie a indiqué que 28 % du parc d'anciens wagons-citernes seront retirés de leur service ou serviront à d'autres fins. Par conséquent, Transports Canada s'attend à ce que 6 265 des 22 373 anciens wagons-citernes soient mis hors service ou serviront à d'autres fins, soit en raison de leur âge ou de leur conception, faisant de la mise à niveau un choix économique non viable. Ces hypothèses sont présentées dans l'analyse de Transports Canada. Des 6 265 anciens wagons-citernes TC/DOT 111 qui seront retirés de leur service ou affectés à d'autres fins, Transports Canada estime que 5 % du nombre total de wagons-citernes mis hors service en sont à la fin de leur cycle de vie utile de 40 ans. Enfin, il est évalué que, sur le total du parc canadien d'anciens wagons-citernes TC/DOT 111, 28,6 % de ces wagons transportant du pétrole brut, 11,6 % de l'éthanol et 6,9 % d'autres liquides inflammables appartiennent à des compagnies canadiennes. Le reste du parc canadien de wagons-citernes serait loué.

Coûts

Aux fins de la présente analyse, les coûts suivants ont été inclus : coûts liés à l'achat de nouveaux wagons-citernes TC/DOT 117 en comparaison au coût actuel d'achat d'un wagon-citerne TP14877/CPC 1232 avec chemise, coûts associés à l'exigence de remise à niveau pour les anciens wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232 et leurs coûts connexes de mise hors service afin de répondre aux exigences de remise à niveau.

- **Coûts associés aux nouveaux wagons-citernes TC/DOT 117 (coûts de construction et tarifs de location plus élevés)**

À la lumière de l'information susmentionnée, on estime que 6 265 nouveaux wagons-citernes seront commandés (achetés ou loués) afin de remplacer les anciens wagons TC/DOT 111 canadiens qui ont été mis hors service ou réaffectés à d'autres fins. On évalue également que 4 711 autres nouveaux wagons-citernes seront commandés afin de répondre à la demande de transport ferroviaire du pétrole brut.

L'analyse coûts-avantages comprend le coût différentiel entre le nouveau wagon-citerne TC/DOT 117 et le wagon-citerne TP14877/CPC 1232 avec chemise pour le 5 % (313) des 6 265 wagons-citernes qui seront mis hors service en raison de leur âge par suite de la réglementation, puisque les wagons-citernes seraient construits conformément à la norme TP14877/CPC 1232. Pour ce qui est du reste du 95 % (5 952) des 6 265 wagons-citernes retirés du service ou réaffectés à d'autres fins, le coût du nouveau TC/DOT 117 est utilisé. Transports Canada est conscient que l'industrie pourrait utiliser les wagons-citernes à d'autres fins que le transport des liquides inflammables. Puisque les données de l'industrie ne sont pas disponibles pour l'instant, ils ne feront pas partie de la présente analyse. En ce qui concerne les 4 711 nouveaux wagons-citernes qui devraient être commandés en vue du transport de

tank car is forecasted at \$7,471 (US\$6,000) and the annual increase of leasing cost at \$1,494 (US\$1,200).¹

For the remaining 4 711 new tank car orders, the cost-benefit analysis includes the estimated new construction costs associated with Canadian purchased TC/DOT 117 tank cars, and its higher leasing costs as compared to that of TC/DOT 111 legacy cars (both jacketed and non-jacketed).

The construction cost of a TC/DOT 117 is estimated at \$199,216 (US\$160,000), and the leasing cost differential between a TC/DOT 117 and a TC/DOT 111 legacy car is \$8,218 (US\$6,600) [non-jacketed] and \$4,781 (US\$3,840) [jacketed].

The present value (includes construction costs and higher leasing costs) associated with the new TC/DOT 117 tank cars over a 20-year period is estimated at \$449,010,176, corresponding to an annualized value of \$42,383,384.

• **Costs associated with retrofitted tank cars (retrofitting costs and higher leasing rates)**

Following the above analysis, Transport Canada estimates that a total of 34 848 Canadian TC/DOT 111 legacy tank cars and TP14877/CPC 1232 tank cars will be retrofitted. It is estimated that 16 108 of these tank cars are TC/DOT 111 legacy cars (12 980 non-jacketed and 3 128 jacketed), and 18 740 are TP14877/CPC 1232 tank cars (7 982 non-jacketed and 10 758 jacketed). Retrofit costs are associated with the prescribed timeline schedule in the Regulations and the number of tank cars estimated to be retrofitted per year. North American retrofit capacity is estimated at a starting rate of 7 500 tank cars per year following a six-month ramp up period. Table 2 presents the tank cars retrofitted annually between May 1, 2015, and April 30, 2025. It is also assumed that industry will retrofit, as per its comments to Transport Canada, jacketed TP14877/CPC 1232 tank cars at the time of requalification testing.

liquides inflammables pour répondre à la demande en matière de transport du pétrole brut, le coût différentiel entre un nouveau wagon TC/DOT 117 et un wagon TP14877/CPC 1232 avec chemise a été utilisé. Ce coût différentiel entre les deux wagons-citernes mentionnés est évalué à 7 471 \$ (6 000 \$ US) et la hausse annuelle du coût de location à 1 494 \$ (1 200 \$ US)¹.

Pour le reste des 4 711 nouveaux wagons-citernes commandés, l'analyse coûts-avantages comprend l'estimation des nouveaux coûts de construction liés à l'achat des TC/DOT 117 canadiens et ses coûts de location plus élevés, comparativement aux anciens wagons TC/DOT 111 (avec ou sans chemise).

Le coût de construction d'un wagon TC/DOT 117 est évalué à 199 216 \$ (160 000 \$ US) et le coût différentiel de location entre un wagon TC/DOT 117 et un ancien wagon TC/DOT 111 est de 8 218 \$ ou 6 600 \$ US (sans chemise) et de 4 781 \$ ou 3 840 \$ US (avec chemise).

On estime la valeur actuelle, y compris les coûts de construction et les coûts de location plus élevés, rattachée aux nouveaux wagons-citernes TC/DOT 117 au cours d'une période de 20 ans à 449 010 176 \$, ce qui correspond à une valeur annualisée de 42 383 384 \$.

• **Coûts associés aux wagons-citernes améliorés (coûts de mise à niveau et tarifs de location plus élevés)**

Compte tenu de l'analyse ci-dessus, Transports Canada estime qu'un total de 34 848 anciens wagons-citernes canadiens TC/DOT 111 et wagons-citernes TP14877/CPC 1232 seront améliorés. Il est estimé que 16 108 de ces wagons-citernes sont d'anciens wagons TC/DOT 111 (12 980 sans chemise et 3 128 avec chemise), et 18 740 sont des wagons-citernes TP14877/CPC 1232 (7 982 sans chemise et 10 758 avec chemise). Les coûts de mise à niveau sont associés au calendrier prescrit dans la réglementation et au nombre de wagons-citernes qui devraient être améliorés chaque année. La capacité de modernisation nord-américaine est évaluée à un taux de base de 7 500 wagons-citernes par année suivant une période préparatoire de six mois. Le tableau 2 présente les wagons-citernes améliorés chaque année entre le 1^{er} mai 2015 et le 30 avril 2025. On s'attend également à ce que l'industrie modernise, d'après ses observations fournies à Transports Canada, les wagons-citernes TP14877/CPC 1232 avec chemise au moment des essais de requalification.

Table 2: Number of Canadian Tank Cars Retrofitted Annually by Type of Tank Cars, 2015–2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TC/DOT 111 legacy non-jacketed	1 662	2 494	832	0	0	237	316	316	2 444	3 509	1 170
TC/DOT 111 legacy jacketed	0	0	2 207	552	0	0	0	0	123	185	61
TP14877/CPC 1232 non-jacketed	0	0	0	2 740	3 288	821	0	0	378	567	188
TP14877/CPC 1232 jacketed	0	0	0	0	0	0	535	1 070	3 229	4 309	1 615

Tableau 2 : Nombre de wagons-citernes canadiens remis à niveau annuellement par type de wagon-citerne, 2015-2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anciens wagons TC/DOT 111 sans chemise	1 662	2 494	832	0	0	237	316	316	2 444	3 509	1 170
Anciens wagons TC/DOT 111 avec chemise	0	0	2 207	552	0	0	0	0	123	185	61
Wagons TP14877/CPC 1232 sans chemise	0	0	0	2 740	3 288	821	0	0	378	567	188
Wagons TP14877/CPC 1232 avec chemise	0	0	0	0	0	0	535	1 070	3 229	4 309	1 615

¹ Exchange rate used in the present analysis is the noon rate of Canadian dollar against the U.S. dollar, as of January 29, 2015. Source: Bank of Canada.

¹ Dans la présente analyse, le taux de change utilisé est le taux du dollar canadien par rapport au dollar américain, à midi, en date du 29 janvier 2015. Source : Banque du Canada.

The retrofitting cost associated with a tank car is dependent on the type and specifications of the tank car. Transport Canada estimates that the per-unit retrofitting costs for a legacy TC/DOT 111 non-jacketed tank car, TC/DOT 111 legacy jacketed tank car, TP14877/CPC 1232 non-jacketed tank car, and TP14877/CPC 1232 jacketed tank car is \$52,419 (US\$42,100), \$37,478 (US\$30,100), \$37,478 (US\$30,100) and \$3,362 (US\$2,700), respectively.

These above costs are attributed to the owner of the tank car. For an organization that leases a tank car, the costs associated with the retrofit are expected to be passed on to the lessor through a higher lease rate. The additional annual leasing cost associated with the prescribed retrofit requirements are \$3,935 (US\$3,160) [non-jacketed TC/DOT 111], \$2,838 (US\$2,279) [jacketed TC/DOT 111], \$1,894 (US\$1,521) [non-jacketed TP14877/CPC 1232] and \$157 (US\$126) [jacketed TP14877/CPC 1232].

The present value (retrofitting costs and higher leasing costs) over the 20-year period is estimated at \$543,632,308, amounting to an annualized value of \$51,315,044.

- **Out-of-service costs**

Out-of-service costs have also been considered as part of the cost-benefit analysis. It is forecasted that an entity who leases a tank car in Canada would have access to a required tank car without any service interruption. This analysis is based on the fact that the Canadian fleet of tank cars is a small subset of the overall North American tank car fleet. In addition, with the harmonization of tank car retrofit timelines, the total North American fleet is being retrofitted to similar timelines, and, therefore a tank car would be expected to be available to Canadian lessors.

Based on industry information, Transport Canada estimates that it would take 12 weeks to retrofit a TC/DOT 111 legacy non-jacketed tank car and 8 weeks for a TC/DOT 111 legacy jacketed tank car or a TP14877/CPC 1232 non-jacketed tank car. No out-of-service costs have been attributed to the jacketed TP14877/CPC 1232 tank cars, as industry has indicated during consultations that it would retrofit these tank cars at the time of their requalification, which will occur within the retrofit schedule.

Following the above approach, multiplying the length of time absent from service by the rate based on annual leasing costs, Transport Canada can calculate the value of the service interruption for different types of tank cars. Therefore, the total out-of-service costs present value is estimated at \$12,516,967, corresponding to an annualized value of \$1,181,513.

Therefore, the total costs of the Regulations over a 20-year period (2015–2034) are estimated at a present value of \$1,005 million, annualized at \$90 million yearly.

Benefits

While transporting flammable liquids in a TC/DOT 117 tank car or a retrofitted tank car would not completely eliminate the probability of a release of a flammable liquid during a rail incident, the

Le coût de mise à niveau par wagon-citerne découle du type de wagon et des spécifications. Transports Canada estime que les coûts de mise à niveau de chaque wagon dans le cas des anciens wagons-citernes TC/DOT 111 sans chemise, des anciens wagons-citernes TC/DOT 111 avec chemise, des wagons-citernes TP14877/CPC 1232 sans chemise et enfin des wagons-citernes TP14877/CPC 1232 avec chemise à 52 419 \$ (42 100 \$ US), 37 478 \$ (30 100 \$ US), 37 478 \$ (30 100 \$ US) et 3 362 \$ (2 700 \$ US), respectivement.

Les coûts indiqués ci-dessus sont affectés au propriétaire du wagon-citerne. Pour ce qui est d'une organisation qui loue un wagon-citerne, les coûts liés à la mise à niveau devraient revenir au locateur par un taux de location plus élevé. L'autre coût annuel de location rattaché aux exigences prescrites de mise à niveau s'élève à 3 935 \$ ou 3 160 \$ US (wagons TC/DOT 111 sans chemise), 2 838 \$ ou 2 279 \$ US (wagons TC/DOT 111 avec chemise), 1 894 \$ ou 1 521 \$ US (wagons TP14877/CPC 1232 sans chemise) et enfin à 157 \$ ou 126 \$ US (wagons TP14877/CPC 1232 avec chemise).

On évalue la valeur actualisée (coûts de mise à niveau et coûts de location plus élevés) au cours de la période de 20 ans à 543 632 308 \$, ce qui s'élève à une valeur annualisée de 51 315 044 \$.

- **Coûts de mise hors service**

Dans le cadre de l'analyse coûts-avantages, les coûts de mise hors service sont également examinés. On s'attend à ce qu'une entité qui loue un wagon-citerne au Canada ait accès au wagon-citerne requis sans interruption de service. La présente analyse repose sur le fait que la flotte canadienne de wagons-citernes constitue un petit sous-ensemble du nombre global de wagons-citernes nord-américains. De plus, grâce à l'harmonisation des échéanciers de mise à niveau des wagons-citernes, le parc nord-américain total sera mis à niveau selon des échéanciers similaires et un wagon-citerne devrait donc être disponible pour les locateurs canadiens.

En se basant sur les renseignements fournis par l'industrie, Transports Canada évalue qu'il faudra 12 semaines pour mettre à niveau un ancien wagon-citerne TC/DOT 111 sans chemise et 8 semaines pour un ancien wagon-citerne TC/DOT 111 avec chemise ou un wagon-citerne TP14877/CPC 1232 sans chemise. Aucun coût de mise hors service n'a été attribué aux wagons-citernes TP14877/CPC 1232 avec chemise, puisque l'industrie a indiqué au cours des consultations qu'elle moderniserait ces wagons-citernes au moment de leur requalification, qui aura lieu dans le cadre du calendrier de mise à niveau.

À la lumière de l'approche susmentionnée, en multipliant le nombre de semaines hors service par le taux établi à partir des coûts annuels de location, Transports Canada peut calculer la valeur de l'interruption de service de chacun des types de wagons-citernes. Par conséquent, la valeur actualisée de l'ensemble des coûts de la période hors service est évaluée à 12 516 967 \$, à savoir une valeur annualisée de 1 181 513 \$.

Par conséquent, la valeur actualisée du coût total de la réglementation sur une période de 20 ans (de 2015 à 2034) est estimée à 1 005 millions de dollars, à savoir une valeur annualisée de 90 millions de dollars par année.

Avantages

Bien que le transport de liquides inflammables au moyen d'un wagon-citerne TC/DOT 117 ou d'un wagon-citerne amélioré n'éliminerait pas complètement la probabilité d'un rejet de liquide

enhanced tank cars would significantly reduce the risk of release and the associated consequences.

A dangerous goods incident involving a release of flammable liquids, or even an explosion caused by the flammable liquids, can cause numerous significant impacts on public safety, which includes the environment. In addition to injuries and fatalities, an incident can cause property damages, evacuation costs, environmental clean-up costs, lost of productivity, business closures, etc. The magnitude of these costs is influenced by the quantity of the release, the type of flammable liquid released and the incident location.

Due to data limitations and forecasting limitations, it is difficult to predict or estimate the exact number and magnitude of future incidents, or specify exactly how many incidents would be prevented because of these Regulations. Therefore, the benefits resulting from the enhanced tank car standards are discussed using an inverse cost-benefit analysis method. Specifically, the potential costs of certain incidents are examined, and then, the number of incidents that would need to be prevented by the Regulations for the costs (of implementing the Regulations) and the benefits (incidents to be prevented) to be equal is calculated.

Based on the information of recent derailments of tank cars carrying flammable liquids, and taking into consideration the increase demand for rail transportation of flammable liquids, such as crude oil and the make up of the current fleet, it is estimated that the average expected release in the event of an incident is approximately 200 627 litres (53 000 U.S. gallons).² The U.S. Department of Transportation has used an estimated cost of \$66 per litre (\$249 [US\$200] per U.S. gallon) released for a typical incident. Presuming the same value, it implies that the average cost of a typical derailment of tank cars carrying flammable liquids is about \$13,197,000. In the case of a catastrophic situation, such as the Lac-Mégantic tragedy, the estimated value of all the damages currently sits at \$1.5 billion (US\$1.2 billion).

If Transport Canada establishes the present value of the benefits equal to the total costs (\$1,005 million) and divides it by the average cost of a typical derailment (\$13,197,000), one obtains an estimated total of 76 typical incidents or 3.8 incidents per year. This corresponds to the minimum number of typical incidents that need to be prevented or that would be mitigated (by the use of a more robust tank car) for the costs of the Regulations to equal its benefits (without any other prevention).

Alternatively, in the case of a high-consequence incident, like the Lac-Mégantic incident, only one derailment needs to be prevented for the benefits to be greater than the costs. Because of the increasing demand for rail transportation in flammable liquids, especially for crude oil, it is expected that the benefits of the Regulations from preventing or mitigating the consequences of derailments, spills or fires will likely exceed the estimated costs.

inflammable lors d'un incident ferroviaire, l'utilisation de wagons-citernes améliorés pourrait réduire considérablement le risque d'un rejet et les conséquences connexes.

Un incident de marchandises dangereuses impliquant un rejet de liquides inflammables, voire une explosion causée par du liquide inflammable, peut avoir de nombreuses répercussions sur la sécurité du public, ce qui comprend l'environnement. En plus de personnes blessées ou décédées, un incident peut causer des dommages à la propriété, des coûts d'évacuation, des coûts de nettoyage environnemental, des pertes de productivité, des fermetures d'usine, etc. L'étendue de ces coûts tient à l'importance de la quantité déversée et du type de liquide inflammable déversé, ainsi que de l'emplacement de l'incident.

En raison de données restreintes et des limites de prévision, il est difficile de prévoir ou d'évaluer le nombre exact d'incidents futurs et leur importance. Il est tout aussi difficile de déterminer le nombre exact d'incidents qui pourraient être évités en raison de cette exigence réglementaire. Par conséquent, les avantages découlant du renforcement des normes relatives aux wagons-citernes sont examinés au moyen d'une méthode d'analyse de coûts-avantages inversée. Plus précisément, on examine les coûts potentiels de certains incidents et l'on calcule le nombre d'incidents qu'il faudrait éviter à l'aide de la réglementation pour que les coûts (de mise en œuvre de la réglementation) correspondent aux avantages (des incidents qui seront évités).

À la lumière des renseignements à propos des déraillements récents de wagons-citernes transportant des liquides inflammables et en tenant compte de la demande accrue de transport par rail de liquides inflammables (comme le pétrole brut) et de la composition du parc actuel, on évalue que le rejet moyen prévu en cas d'incident est d'environ 200 627 litres (53 000 gallons US)². Le ministère des Transports des É.-U. a utilisé un coût estimatif de 66 \$ par litre ou 249 \$ (200 \$ US) par gallon US déversé lors d'un incident type. En supposant la même valeur, le coût moyen d'un déraillement type de wagons-citernes transportant des liquides inflammables serait d'environ 13 197 000 \$. Dans le cas d'une catastrophe, comme la tragédie de Lac-Mégantic, la valeur estimative de tous les dommages est actuellement d'environ 1,5 milliard de dollars (1,2 milliard de dollars US).

Si Transports Canada fixe la valeur actualisée des avantages au total des coûts (1 005 millions de dollars) et divise cette valeur par le coût moyen du déraillement type (13 197 000 \$), on obtient une estimation de 76 incidents types au total ou de 3,8 incidents par année. Ce nombre correspond au nombre minimum d'incidents types qui doivent être évités ou atténués (grâce à l'utilisation de wagons-citernes plus robustes) pour que le coût de la réglementation soit égal aux avantages (sans aucune autre forme de prévention).

Par ailleurs, dans le cas d'un incident ayant de graves conséquences, comme l'accident survenu à Lac-Mégantic, il faut prévenir un seul déraillement pour que les avantages excèdent les coûts. Étant donné l'augmentation de la demande de transport de liquides inflammables par rail, particulièrement de pétrole brut, on estime que les avantages découlant de la réglementation visant à prévenir ou à atténuer les conséquences de déraillements, de déversements ou d'incendies dépasseraient fort probablement les coûts estimés.

² The incident at Lac-Mégantic is not included in the calculation here due to its catastrophic consequences, and the cost based on this incident would not be representative of a typical accident.

² Il n'a pas été tenu compte de l'incident de Lac-Mégantic dans le calcul de notre analyse en raison de ses conséquences catastrophiques, car cela ne permettrait pas d'établir le coût représentatif d'un incident type.

Summary

The estimated costs and benefits of the Regulations on enhancing the standards for tank cars in flammable liquid services are summarized in Table 3. The estimates are dependent on the value of key parameters, such as the growth rate of the fleet, the estimated retrofitting costs and the leasing costs.

Sommaire

Le tableau 3 présente un sommaire des coûts et des avantages estimatifs de la réglementation en vue d'améliorer les normes régissant les wagons-citernes affectés au transport de liquides inflammables. Les estimations dépendent de la valeur de paramètres clés, comme le taux de croissance du parc, les coûts prévus de la mise à niveau et les coûts de location.

Table 3 — Cost-benefit statement

	2015 Base Year	2016	2017	2018	2020	2022	2025	2034 Final Year	Total (PV)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in CAN\$, 2015 price level/constant dollars)										
Costs associated with new TC 117	\$42,241,916	\$68,156,027	\$80,851,446	\$31,019,687	\$21,747,004	\$24,232,877	\$48,716,274	\$42,754,991	\$449,010,176	\$42,383,384
Costs associated with retrofitted tank cars	\$26,650,239	\$45,841,210	\$51,524,317	\$52,087,449	\$39,339,579	\$34,476,958	\$67,951,563	\$62,142,337	\$543,632,308	\$51,315,044
Out-of-service costs	\$1,801,473	\$2,704,106	\$2,831,423	\$2,915,549	\$831,555	\$140,325	\$359,762	\$0	\$12,516,967	\$1,181,513
Total costs	\$70,693,628	\$116,701,343	\$135,207,187	\$86,022,684	\$61,918,138	\$58,850,161	\$117,027,599	\$104,897,328	\$1,005,159,451	\$94,879,941
Total benefits	n/a									
B. Qualitative impacts										
Costs	There could be additional costs on fuel consumption and maintenance due to the increased weight of the enhanced tank cars. However, it is extremely difficult to estimate the associated costs due to data limitations. In certain cases where flammable liquids (for example ethanol) are imported to Canada from the U.S., while the U.S. companies have to comply with the enhanced tank cars standards by paying higher costs (new construction, retrofitting and higher leasing rates), the U.S. companies might decide to transfer the increased costs to Canadian entities by increasing the import price of the products (ethanol). Therefore, there might be an additional financial burden on Canadian companies. Due to lack of data, this type of costs is not estimated in the present analysis.									
Benefits	The enhanced tank cars are deemed to be able to reduce the risks of release and the seriousness of the consequences. In terms of effective prevention of incidents, numerous costs can be saved, including healthcare costs, property damages, evacuation costs, environmental clean-up costs, lost of productivity, and lost of human life. As discussed above, if the Regulations can prevent at least 76 typical incidents or one catastrophic incident over 20 years, the benefits are expected to exceed the costs of the Regulations.									

Note: Numbers may not add up due to rounding.

Tableau 3 — Énoncé des coûts et avantages

	Année de base 2015	2016	2017	2018	2020	2022	2025	Dernière année 2034	Total (PV)	Moyenne annualisée
A. Impacts quantifiés (en \$CAN, niveau de prix de 2015/dollars constants)										
Coûts associés aux nouveaux wagons-citernes TC 117	42 241 916 \$	68 156 027 \$	80 851 446 \$	31 019 687 \$	21 747 004 \$	24 232 877 \$	48 716 274 \$	42 754 991 \$	449 010 176 \$	42 383 384 \$
Coûts associés aux wagons-citernes améliorés	26 650 239 \$	45 841 210 \$	51 524 317 \$	52 087 449 \$	39 339 579 \$	34 476 958 \$	67 951 563 \$	62 142 337 \$	543 632 308 \$	51 315 044 \$
Coûts de mise hors service	1 801 473 \$	2 704 106 \$	2 831 423 \$	2 915 549 \$	831 555 \$	140 325 \$	359 762 \$	0 \$	12 516 967 \$	1 181 513 \$
Total des coûts	70 693 628 \$	116 701 343 \$	135 207 187 \$	86 022 684 \$	61 918 138 \$	58 850 161 \$	117 027 599 \$	104 897 328 \$	1 005 159 451 \$	94 879 941 \$
Total des avantages	s/o									
B. Impacts qualitatifs										
Coûts	Des coûts additionnels pourraient être ajoutés pour la consommation de carburant et d'entretien en raison du poids accru des wagons-citernes améliorés. Par contre, il est très difficile d'évaluer les coûts associés en raison de données insuffisantes. Dans certains cas où des liquides inflammables (par exemple de l'éthanol) sont importés au Canada depuis les É.-U., les entreprises américaines doivent se conformer aux normes régissant les wagons-citernes améliorés, ce qui engendre des coûts plus élevés (nouvelle construction, mise à niveau et tarifs de location plus élevés). Bien que les entreprises canadiennes ne soient pas touchées directement, les entreprises américaines pourraient décider de transférer ces coûts plus élevés aux entités canadiennes en augmentant le prix d'importation des produits (éthanol). Par conséquent, les entreprises canadiennes peuvent subir un fardeau financier additionnel. En raison du manque de données, ce type de coûts n'est pas évalué dans la présente analyse.									
Avantages	Les wagons-citernes améliorés sont considérés comme étant une mesure d'atténuation du risque de déversement et de la gravité des conséquences. En termes de prévention efficace des incidents, il est possible d'éviter de nombreux coûts, notamment ceux associés aux soins de santé, aux dommages à la propriété, à l'évacuation, au nettoyage environnemental, à la perte de productivité et aux pertes de vie humaine. Comme il en a été question précédemment, si la réglementation peut prévenir au moins 76 incidents ou un incident catastrophique durant les 20 prochaines années, les avantages devraient dépasser les coûts de la réglementation.									

Remarque : Le total peut être différent en raison de l'arrondissement des chiffres.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply for these Regulations, as they do not introduce any new administrative burden on industry.

With respect to the optional reporting requirement, Transport Canada maintains that it is not likely that there will be any administrative burden associated with this reporting requirement, as Transport Canada is confident that the voluntary approach will be implemented successfully in collaboration with the Association of American Railroads Tank Car Committee.

Small business lens

The small business lens does not apply to these Regulations, as they do not impose any administrative burden on small business. These Regulations bring forward a new tank car standard used for transport of flammable liquid by rail, as well as new retrofit requirements for older TC/DOT 111 tank cars. Tank car owners are typically large corporations or multinational leasing corporations.

Consultation

Various safety standards referenced under the TDGR are developed within technical committees composed of members of the container manufacturing industry, user industry and regulatory bodies. Standards represent the consensus view of stakeholders in their development.

The TC/DOT 117 requirements, which were posted on the Transport Canada Web site (then called TC 140) from July 18, 2014, to August 31, 2014, generated comments from provincial authorities, municipal authorities through the Federation of Canadian Municipalities, industry, carriers, first responders, and enforcement personnel.

Stakeholders welcomed the introduction of the proposed new class of tank car (TC 140) as it brings, along with the U.S. proposal, clarity and certainty back to the transport of crude oil by rail market, once a final rule is adopted and published in both countries. The main comments received during the consultations were focused in seven areas: harmonization, timelines, bottom outlet valves, pressure relief valves, electronically controlled pneumatic (ECP) brakes, repair capacity and steel thickness.

A total of 41 comments were received, where 12 were seeking clarification and/or were neutral. Comments were received from provincial/municipal authorities, tank car builders and railway suppliers, carriers, oil and gas industry and industry associations involved in the transport of flammable liquid dangerous goods.

Fifteen of the comments received were supportive of Transport Canada’s push for harmonization with the U.S. and highlighted the importance of harmonization between regulatory requirements in Canada and the U.S., as tank cars travel across Canadian/U.S. borders on a daily basis. Stakeholders are concerned that should regulatory requirements not be similar, the efficient trade of flammable liquids would be at risk of potentially causing shortages of gasoline, diesel fuel and aviation fuel in both countries.

On timelines and repair capacity, three comments were supportive of the timelines established to phase out older TC/DOT 111 tank cars. Twenty comments indicated that the three-year phase out of TC/DOT 111 tank cars for the transport of crude and ethanol by May 1, 2017, is an aggressive target. Some comments expressed

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas dans le cadre de ce règlement, puisqu’il n’introduit aucun nouveau fardeau administratif à l’industrie.

En ce qui concerne les exigences facultatives de rapport, Transport Canada maintient qu’elles ne sont pas susceptibles de causer un fardeau administratif, car Transport Canada est convaincu que l’approche volontaire sera implantée avec succès en collaboration avec l’Association of American Railroads Tank Car Committee.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ce règlement, car il n’impose aucun fardeau administratif aux petites entreprises. Cette réglementation met de l’avant une nouvelle norme relative aux wagons-citernes pour le transport ferroviaire de liquides inflammables ainsi que de nouvelles exigences de mise à niveau des anciens wagons-citernes TC/DOT 111. Les propriétaires des wagons-citernes sont habituellement de grandes sociétés ou des sociétés de location multinationales.

Consultation

Différentes normes de sécurité en vertu du RTMD sont élaborées par les comités techniques composés de membres des industries de fabrication de contenants, d’utilisateurs et d’organismes réglementaires. Les normes sont l’illustration du point de vue consensuel des intervenants.

Les exigences TC/DOT 117, affichées sur le site Web de Transports Canada (auparavant appelées TC 140) du 18 juillet au 31 août 2014, ont suscité des commentaires de la part des autorités provinciales, des autorités municipales par l’entremise de la Fédération canadienne des municipalités, de l’industrie, des transporteurs, des premiers intervenants et du personnel d’application.

Les intervenants ont bien accueilli l’introduction de la nouvelle classe de wagon-citerne (TC 140), ainsi que la proposition des États-Unis, car elle apportera clarté et certitude au marché du transport par rail du pétrole brut, dès qu’une version finale du règlement sera adoptée et publiée dans les deux pays. Les principaux commentaires reçus durant les consultations mettaient l’accent sur sept secteurs : harmonisation, échéancier, robinets de déchargement par le bas, dispositifs de surpression, freins pneumatiques à commande électronique (PCE), capacité de réparation et épaisseur de l’acier.

Un total de 41 commentaires ont été reçus, dont 12 comportaient des questions de clarification ou étaient neutres. Des commentaires ont été reçus des autorités provinciales et municipales, des constructeurs de wagons-citernes et des fournisseurs de chemin de fer, des transporteurs, de l’industrie du pétrole et du gaz et des associations d’industries qui participent au transport de marchandises dangereuses contenant des liquides inflammables.

Parmi les commentaires, 15 appuyaient l’effort d’harmonisation de Transports Canada avec les E.-U. et soulignaient l’importance d’harmoniser les exigences réglementaires des deux pays, car les wagons-citernes traversent les frontières canadiennes et américaines quotidiennement. Les intervenants craignent que si les exigences réglementaires ne sont pas similaires, l’efficacité du commerce des liquides inflammables pourrait être menacée, et cela pourrait engendrer des pénuries d’essence, de diésel et de carburant d’aéronef dans les deux pays.

En ce qui concerne l’échéancier et la capacité de réparation, trois commentaires appuyaient le calendrier de retrait graduel des wagons-citernes TC/DOT 111 plus vieux. En outre, 20 commentaires mentionnaient que la cible de retrait graduel sur trois ans des wagons-citernes TC/DOT 111 affectés au transport de pétrole brut

concern about the possible lack of sufficient repair and/or retrofit capacity in light of the number of tank cars requiring retrofits in light of what they considered an aggressive timeline for implementation of the new standard. Other stakeholders indicated that repair facilities will also be required to retest other means of containment, including legacy cars, in the coming years to stay in compliance with regulatory requirements. These compliance and verification tests, they maintain, will take away capacity to retrofit legacy tank cars.

Seven comments were received on the bottom outlet valve. Five comments were supportive, two suggested that the Regulations be modified to enable easier compliance with the same safety result. All stakeholders were supportive of upgrading the bottom outlet valve on tank cars used for flammable liquids. Transport Canada has adjusted the bottom outlet valve requirement to reflect comments received.

Five comments were received on the pressure relief valve. All were supportive of these new requirements on flammable liquid tank cars.

On ECP braking, 10 comments were received. Two were supportive of new braking requirements for flammable liquid tank cars noting the quicker emergency braking performance associated with ECP brakes. Eight comments were concerned about the applicability of ECP trains in a multi-tank car train and believe the braking improvements would apply mostly to unit trains of flammable liquids. Transport Canada still believes that ECP braking provides a significant safety advantage (quicker stopping, even distribution of energy forces during emergency braking). Following consultations, ECP brakes have been removed from the standard. The intention will now be to place braking requirements, including ECP brakes, into an operational requirement. To this end, technical discussions with the U.S. to achieve a harmonized Canada/U.S. braking requirements are being undertaken. Canadian industry will continue to be consulted as Transport Canada implements the appropriate braking requirements through its Rail Safety Division.

As for steel thickness, nine comments were received. Four comments were supportive of the requirement for thicker steel. Five comments proposed a thinner steel of 12.7 mm (1/2 inch) instead of the proposed 14.3 mm (9/16 inch), as provided for in the proposed Regulations. Stakeholders were supportive of a jacketed, thermally protected tank car. The history of tank car performance during rail incidents has demonstrated that jacketed tank cars with a 14.3 mm (9/16 inch) shell have performed extremely well to help reduce spills during an incident and have better withstood the forces applied to the tank car involved in a rail incident.

Furthermore, consultations were held with the following stakeholders:

- Members of the Federal/Provincial/Territorial TDG Task Force, summer 2014;
- Members of the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council, summer 2014; and

et d'éthanol d'ici le 1^{er} mai 2017 était trop optimiste. Certains ont formulé des commentaires faisant état de préoccupations quant à la possibilité que la capacité de réparation et de mise à niveau soit insuffisante vu, à leur avis, le grand nombre de wagons-citernes à mettre à niveau pour atteindre la cible jugée très optimiste de mise en œuvre de la nouvelle norme. De plus, d'autres intervenants mentionnaient que les installations de réparation devront refaire des essais avec d'autres contenants, notamment des anciens wagons, au cours de prochaines années pour maintenir leur conformité aux exigences réglementaires. Ces essais de conformité et de vérification, affirmeront ces personnes, accapareront une partie de la capacité de mise à niveau des anciens wagons-citernes.

Par ailleurs, sept commentaires concernaient le robinet de décharge par le bas, dont cinq appuyaient la mesure, et deux suggéraient que la réglementation soit modifiée pour simplifier la conformité tout en obtenant le même résultat en matière de sécurité. Tous les intervenants appuyaient la mise à niveau du robinet de décharge par le bas des wagons-citernes pour le transport de liquides inflammables. Transports Canada a modifié l'exigence en ce qui a trait aux robinets de décharge par le bas pour refléter les commentaires reçus.

En ce qui concerne le dispositif de surpression, cinq commentaires ont été formulés. Tous appuyaient les nouvelles exigences applicables aux wagons-citernes pour le transport de liquides inflammables.

En ce qui concerne les freins PCE, 10 commentaires ont été reçus, dont deux appuyaient les nouvelles exigences relatives au freinage pour les wagons-citernes transportant des liquides inflammables, tout en soulignant le rendement du freinage d'urgence plus rapide avec ce type de freins. Les huit autres commentaires concernaient l'applicabilité des freins PCE à un train à wagons-citernes multiples et ils estimaient que les améliorations s'appliqueraient presque uniquement à des trains-blocs de liquides inflammables. Le Ministère estime toujours que le freinage PCE offre un avantage important en matière de sécurité (freinage plus rapide, distribution uniforme des forces durant un freinage d'urgence). À la suite des consultations, la partie sur les freins PCE a été supprimée de la norme. L'intention consiste à rendre opérationnelles les exigences concernant les freins, notamment les freins PCE. À cette fin, des discussions techniques avec les É.-U. en vue d'établir des exigences harmonisées Canada/É.-U. sur le freinage seront engagées. L'industrie canadienne continuera d'être consultée à mesure que Transports Canada met en œuvre les exigences appropriées concernant le freinage par le biais de la Division sur la sécurité ferroviaire.

En ce qui concerne l'épaisseur de l'acier, neuf commentaires ont été reçus, dont quatre appuyaient l'exigence d'un acier plus épais; cinq proposaient un acier plus mince de 12,7 mm (1/2 po) plutôt que de 14,3 mm (9/16 po), tel qu'il a été proposé dans la nouvelle réglementation. Les intervenants appuyaient un wagon-citerne à chemise de protection thermique. L'historique relativement au rendement des wagons-citernes lors de déraillements a démontré que ceux munis d'une chemise de 14,3 mm (9/16 po) ont très bien résisté et réduit les déversements lors d'incident, ainsi que mieux résisté aux forces appliquées lors d'un incident ferroviaire.

En outre, les intervenants suivants ont été consultés :

- des membres du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial du TMD, été 2014;
- des membres du Comité consultatif sur la politique générale (CCPG) relative au transport des marchandises dangereuses, été 2014;

- U.S. regulators (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration and Federal Railway Administration) [meeting with U.S. regulators in September/October 2014, January 2015 — discussions on the TC/DOT 117].
- des organismes de réglementation américains (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration and Federal Railway Administration) [réunions avec les organismes de réglementation américains en septembre/octobre 2014 et janvier 2015 — discussions sur le TC/DOT 117].

Members of the Transportation of Dangerous Goods Advisory Council were further consulted during the bi-annual meeting held in November 2014, in which representatives from the Pipeline and Hazardous Materials Administration participated in a dialogue with regard to the Canadian tank car proposal.

In addition, individual associations were consulted during face to face meetings during November and December 2014. This includes the Railway Supply Institute, the Railway Association of Canada, Canadian Pacific, Canadian National and the American Association of Railroads.

Through the Regulatory Cooperation Council, Canada and the United States are identifying regulatory requirements for which enhanced reciprocity could be achieved, including specification requirements for means of containment that are reflected in the standards proposed to be incorporated by reference over time. In the spirit of this initiative, Transport Canada has continued to hold ongoing technical discussions with U.S. regulators for the purpose of harmonizing North American requirements for tank car standards, retrofit requirements and associated timelines.

Transport Canada has also held ongoing discussions with Canadian industry. This includes the Railway Supply Institute, Railway Association of Canada and the Canadian Association of Petroleum Producers. Other stakeholders such as the Federation of Canadian Municipalities, the Canadian Renewable Fuels Association and the Canadian Fuels Association have also been consulted. Those consultations helped guide Transport Canada in its technical discussions with U.S. regulators.

These Regulations build on the above-noted consultations on the previously named TC 140 standard and retrofit/phase-out schedule, as well as the ongoing discussions between Transport Canada, industry and U.S. regulators. These Regulations have been modified to reflect comments received during the TC 140 consultations and reflect ongoing consultations with industry which fed into Transport Canada's technical discussions with U.S. regulators leading to the development of these Regulations.

Modifications have been made to these Regulations to reflect comments provided by industry. These include harmonization on the performance standard to better match Option 1 and 2 in the U.S. Notice of Proposed Rulemaking, which was published on July 23, 2014, shortly after the then TC 140 proposal was published for consultation. Moreover, modifications on bottom outlet valve requirements as well as pressure relief valve requirements have also been made. Industry proposals on an appropriate top-fitting protection have also been taken into consideration.

Les membres du Comité consultatif sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses ont été consultés davantage lors de la réunion bisannuelle tenue en novembre 2014, au cours de laquelle des représentants du Pipeline and Hazardous Materials Administration ont pris part à une discussion concernant la proposition canadienne sur les wagons-citernes.

De plus, des associations ont été consultées lors de réunions en personne au cours des mois de novembre et de décembre 2014. Cela comprend le Railway Supply Institute, l'Association des chemins de fer du Canada, le Canadien Pacifique, le Canadien National et l'American Association of Railroads.

Par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis cernent des exigences réglementaires à l'égard desquelles il pourrait y avoir une plus grande réciprocité, notamment dans les exigences des spécifications des contenants qui sont reflétées dans les normes proposées pour intégration par renvoi. Dans l'esprit de l'initiative, Transports Canada a continué de tenir des discussions techniques permanentes avec ses homologues américains en vue d'harmoniser les exigences nord-américaines sur les normes relatives aux wagons-citernes, les exigences de mise à niveau et les échéanciers connexes.

Transports Canada a également tenu des discussions continues avec l'industrie canadienne, notamment le Railway Supply Institute, l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association canadienne des producteurs pétroliers. D'autres intervenants comme la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des carburants renouvelables et l'Association canadienne des carburants, ont également été consultés. Ces consultations ont contribué à orienter Transports Canada au cours de ses discussions techniques avec les responsables de la réglementation des É.-U.

Ce règlement s'inspire des consultations susmentionnées sur la norme auparavant appelée TC 140, le calendrier de mise à niveau et de retrait graduel des wagons-citernes ainsi que les discussions continues entre Transports Canada, l'industrie et les responsables de la réglementation des É.-U. La réglementation a été modifiée pour tenir compte des commentaires reçus au cours des consultations sur la norme TC 140 et reflète les consultations courantes avec l'industrie, qui ont alimenté les discussions techniques entre les responsables de Transports Canada et les responsables de la réglementation des É.-U. qui ont abouti à l'élaboration de cette réglementation.

Des modifications ont été apportées au Règlement pour tenir compte des commentaires fournis par l'industrie. Cela comprend l'harmonisation de la norme de rendement afin de concorder davantage aux options 1 et 2 présentées dans l'avis américain de projet de réglementation qui a été publié le 23 juillet 2014, peu après que la proposition alors nommée TC 140 ait été publiée aux fins de consultation. En outre, des modifications ayant trait aux exigences des robinets de décharge par le bas et des soupapes de suppression ont également été apportées. Les propositions de l'industrie sur la protection adéquate des raccords supérieurs ont également été prises en compte.

Regulatory cooperation

Transport Canada has held ongoing technical discussions with U.S. regulators (PHMSA and FRA) in addition to Canadian industry to harmonize, as much as practicable, the technical requirements for the construction of a new tank car, the retrofit requirements for older TC/DOT 111 and TP14877/CPC 1232 tank cars and their associated retrofit timelines. These Regulations reflect the outcomes of these discussions and provides Industry with harmonized North American regulatory requirements.

Rationale

Following the Lac-Mégantic tragedy, the Government took a series of regulatory actions to improve safety in the transportation of flammable liquids by rail in Canada, including new requirements for train operations, expanding the application of emergency response assistance plans, entrenching requirements to share dangerous goods information between railway operators and municipal planners and first responders, and requiring the immediate removal of older tank cars with no continuously reinforced bottom shell from dangerous goods service.

In addition, on July 2, 2014, Transport Canada adopted the technical standard *Containers for the transport of dangerous goods by rail* (TP14877). This standard established the minimum safety threshold for TC/DOT 111 tank cars in dangerous goods service in Canada.

These Regulations create a new class of tank car for flammable liquid service in Canada replacing the TP14877/CPC 1232 tank car. It requires all new tank cars used for the transport of flammable liquids dangerous goods in Packing Groups I, II and III to implement the TC/DOT 117 prescribed or performance based features for increased safety.

The principal benefit associated with the TC/DOT 117 tank car is the reduced risk of tank car failure associated with an incident during the transport of flammable liquids by rail. The new tank car standard significantly increases the forces that the tank car can withstand both during transport as well as during an incident reducing significantly the loss (spill) of flammable liquid dangerous goods during transport. This new class of tank car was designed to take into consideration the transport of crude oil and ethanol by unit trains (i.e. trains carrying a single commodity).

Transport Canada estimated that the average expected release in the event of an accident is approximately 200 627 litres (53 000 U.S. gallons). This calculation was based on five recent derailments associated with Canadian oil or that occurred in Canada, accounting for the growth rate of tank cars required for flammable liquid services.

- January 2014, a CN train carrying Western Canadian crude oil derailed in Plaster Rock, New Brunswick, releasing 227 125 litres (60 000 U.S. gallons) of product.
- March 2013, derailment of a Canadian Pacific train involving 14 tank cars of Western Canadian crude oil in Parkers Prairie, Minnesota, releasing 56 781 litres (15 000 U.S. gallons) of product.

Coopération en matière de réglementation

Les responsables de Transports Canada ont tenu des discussions techniques continues avec leurs collègues d'organismes de réglementation des É.-U. (PHMSA et FRA) et de l'industrie canadienne afin d'harmoniser le plus possible les exigences techniques en vue de la construction d'un nouveau wagon-citerne, des exigences de mise à niveau pour les anciens wagons-citernes TC/DOT 111 et TP14877/CPC 1232 et les échéanciers connexes de mise à niveau. Ce règlement reflète les résultats de ces discussions et présente à l'industrie des exigences réglementaires harmonisées pour l'Amérique du Nord.

Justification

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, le gouvernement a pris des mesures réglementaires pour améliorer la sécurité du transport par rail des liquides inflammables au Canada, notamment de nouvelles exigences pour l'exploitation des trains, l'élargissement de l'application des plans d'intervention d'urgence, l'adoption d'exigences de communication de renseignements sur les marchandises dangereuses entre les exploitants de chemin de fer et les planificateurs municipaux et les premiers répondants, et l'exigence de retrait immédiat des wagons-citernes plus vieux qui ne sont pas munis d'une coquille inférieure renforcée continue destinée au transport des marchandises dangereuses.

En outre, le 2 juillet 2014, Transports Canada a adopté la norme technique *Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer* (TP14877). Cette norme établit le seuil de sécurité minimal des wagons-citernes TC/DOT 111 servant au transport de marchandises dangereuses au Canada.

Ce règlement crée une nouvelle classe de wagon-citerne pour le transport de liquides inflammables au Canada, en remplacement du wagon-citerne TP14877/CPC 1232. Elle prévoit une exigence pour tous les nouveaux wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses de liquides inflammables des groupes d'emballage I, II et III afin de mettre en œuvre des caractéristiques prescrites ou axées sur le rendement TC/DOT 117 pour améliorer la sécurité.

Le principal avantage découlant des wagons-citernes TC/DOT 117 concerne l'atténuation du risque de rupture du wagon-citerne lors d'un incident durant le transport ferroviaire de liquides inflammables. La nouvelle norme sur les wagons-citernes augmente de manière considérable les forces qu'un wagon-citerne doit être en mesure de résister durant le transport et lors d'un incident, ce qui réduit considérablement le rejet (déversement) de marchandises dangereuses liquides et inflammables durant le transport. La nouvelle classe de wagon-citerne est conçue pour tenir compte du transport de pétrole brut et d'éthanol par trains-blocs (c'est-à-dire des trains ne transportant qu'une seule marchandise).

Transports Canada estime le déversement moyen attendu lors d'un accident à environ 200 627 litres (53 000 gallons US). Cette estimation est basée sur cinq récents déraillements impliquant du pétrole canadien ou survenus au Canada et elle tient compte du taux de croissance du nombre de wagons-citernes requis pour le transport de liquides inflammables.

- En janvier 2014, un train du CN transportant du pétrole brut de l'Ouest canadien a déraillé à Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick, et 227 125 litres (60 000 gallons US) de produit se sont déversés.
- En mars 2013, le déraillement d'un train du CP impliquant 14 wagons-citernes de pétrole brut de l'Ouest canadien à Parkers Prairie, au Minnesota, a causé le rejet de 56 781 litres (15 000 gallons US) de produit.

- January 2014, 11 tank cars of a Canadian National (CN) train transporting North Alberta crude oil in New Augusta, Mississippi, derailed, releasing 189 271 litres (50 000 U.S. gallons) of product.
- February 13, 2014, two tank cars out of a 19-car Norfolk Southern train carrying Western Canadian heavy crude oil derailed in Vandergrift, Pennsylvania, releasing 37 854 litres (10 000 U.S. gallons) of product.
- October 2013, a CN train derailed in Gainford, Alberta, no crude oil released (but one of the cars carrying liquefied petroleum gas exploded).

For a typical accident, the associated cost of the incident is estimated at \$66 per litre (\$249 per U.S. gallon) released. Presuming the same value, it implies that the average cost of a typical derailment of tank cars carrying flammable liquids is about \$13,197,000.

For a catastrophic incident, such as the Lac-Mégantic incident, the estimated value of damages is about \$1.5 billion.

For the benefits to be equal to the costs, at least 76 typical accidents (3.8 incidents per year) or one high-consequence incident needs to be prevented.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments would phase in the requirements to use the TC/DOT 117 or retrofitted cars for transporting flammable liquids, as detailed in the “Description” section.

Proper implementation of regulatory amendments is a key aspect of the regulatory life cycle. As a result, the Transport of Dangerous Goods Directorate of Transport Canada develops new training and awareness material for inspectors and stakeholders on the new tank car. New regulatory requirements are disseminated using a communication network that is already well established. Some of the main tools used to implement regulatory changes include

- The TDG Web pages on the Transport Canada Web site: the Directorate’s Web pages are updated on a regular basis with various communication products, as well as a specific section for awareness material (FAQ, alerts, advisory notices, bulletins, and more), as part of its marketing strategy.
- The TDG General Policy Advisory Council: this group, composed of industry associations, unions, provincial/territorial/municipal representatives, modal shippers, first responders and aboriginals representation meets twice annually to discuss and advise the Minister on issues affecting stakeholders. During these meetings, Transport Canada consults with and provides information/updates on regulatory changes that are proposed or that have been adopted.
- Multi-Association Committee on TDG: this committee provides a forum for industries to discuss questions of interest on the subject of dangerous goods. Transport Canada is invited to participate and provide clarification on regulatory and enforcement issues. This forum is also used to distribute information on compliance with new regulatory requirements.
- TDG Newsletter: the Newsletter, published since 1980, is distributed twice a year to over 15 000 readers in Canada and abroad. It is free of charge and available in hard copy and electronically on the TDG Web site in HTML and PDF formats. Proposed regulatory changes and their updates are published regularly in its pages. This publication would be used on a final

- En janvier 2014, 11 wagons-citernes du CN transportant du pétrole brut du Nord de l’Alberta vers New Augusta, au Mississippi, ont déraillé et 189 271 litres (50 000 gallons US) de produit se sont déversés.
- Le 13 février 2014, deux wagons-citernes d’un train de 19 wagons de Norfolk Southern transportant du pétrole lourd de l’Ouest canadien ont déraillé à Vandergrift, en Pennsylvanie, et 37 854 litres (10 000 gallons US) de produit se sont déversés.
- En octobre 2013, un train du CN a déraillé à Gainford, en Alberta, et il n’y a eu aucun rejet de pétrole (mais un des wagons transportant du gaz de pétrole liquéfié a explosé).

Dans le cas d’un accident type, le coût associé est évalué à 66 \$ par litre (249 \$ le gallon US) déversé. En supposant le même coût, il s’ensuit que le coût moyen d’un déraillement type de wagons-citernes transportant des liquides inflammables s’élève à environ 13 197 000 \$.

Dans le cas d’une catastrophe comme la tragédie de Lac-Mégantic, la valeur estimative des dommages est actuellement d’environ 1,5 milliard de dollars.

Pour que les avantages soient égaux aux coûts, au moins 76 accidents types (3,8 accidents par année) ou un incident ayant de graves conséquences doivent être évités.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications introduiront progressivement les exigences liées à l’utilisation des wagons TC/DOT 117 ou ceux améliorés, pour le transport des liquides inflammables, comme il a été décrit dans la partie « Description » du présent document.

La mise en œuvre appropriée des modifications réglementaires constitue un aspect clé du cycle de vie réglementaire. Ainsi, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses élaborera une nouvelle formation et des documents de sensibilisation sur les nouveaux wagons-citernes à l’intention des inspecteurs et des intervenants. Les nouvelles exigences réglementaires seront diffusées à l’aide du réseau de communication déjà bien établi. Voici quelques outils utilisés pour mettre en œuvre les changements réglementaires :

- Les pages Web du TMD sur le site de Transports Canada : Les pages Web de la Direction générale sont mises à jour régulièrement au moyen de différents produits de communication. On y trouve aussi une section consacrée aux documents de sensibilisation (FAQ, alertes, avis réglementaires, bulletins et bien plus) qui s’inscrit dans sa stratégie de marketing.
- Le CCPG : Ce groupe, composé d’associations de l’industrie, de syndicats, de représentants provinciaux-territoriaux-municipaux, d’expéditeurs modaux, de premiers répondants et de représentants autochtones, se réunit deux fois l’an pour discuter ainsi que pour conseiller le ministre sur des questions d’intérêt pour les intervenants. Lors de ces réunions, Transports Canada consulte les associations et fournit des renseignements et des mises à jour sur les changements réglementaires qui sont proposés ou qui ont été adoptés.
- Comité des associations sur le TMD : Ce comité propose un forum aux industries pour discuter de questions d’intérêt concernant les marchandises dangereuses. Transports Canada est invité à participer et à fournir des éclaircissements sur les questions réglementaires et d’application. Ce forum est également une bonne occasion pour transmettre des renseignements de conformité relativement aux nouvelles exigences réglementaires.

regulation to inform readers of the new tank car and retrofit/phase-out requirements.

Transport Canada will share these Regulations on publication with directly affected associations including the Canadian Association of Petroleum Producers, the Canadian Fuels Association, the Canadian Renewable Fuels Association, the Railway Supply Institute, the Canadian Association a Railway Suppliers and the Railway Association of Canada.

Compliance with the TDG Act, 1992, and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces that inspect all modes of transport and all consignors of dangerous goods.

Contacts

Benoît D. Turcotte
 Director
 Regulatory Affairs Branch
 Transport of Dangerous Goods Directorate
 Department of Transport
 Place de Ville, Tower C
 330 Sparks Street, 9th Floor
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-990-1159
 Fax: 613-993-5925
 Email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

Peter Coyles
 Special Advisor to the Director General
 Transport Dangerous Goods Directorate
 Department of Transport
 Place de Ville, Tower C
 330 Sparks Street, 9th Floor
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-990-1156
 Fax: 613-993-5925
 Email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

— Bulletin de nouvelles du TMD : Le Bulletin, publié depuis 1980, est distribué deux fois l’an à plus de 15 000 lecteurs au Canada et à l’étranger. Il est distribué gratuitement en copie papier ou version électronique (formats HTML et PDF) à partir du site Web sur le TMD. Les changements réglementaires proposés et leurs mises à jour sont publiés régulièrement dans ses pages. Cette publication sert à la diffusion de la version finale de la réglementation afin d’informer les lecteurs sur les nouvelles exigences relatives à la mise à niveau et au retrait graduel des wagons-citernes.

Transports Canada communiquera ce règlement au moment de la publication aux associations directement visées, y compris l’Association canadienne des producteurs pétroliers, l’Association canadienne des carburants, l’Association canadienne des carburants renouvelables, le Railway Supply Institute, l’Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer et l’Association des chemins de fer du Canada.

Le respect de la Loi de 1992 sur le TMD et du Règlement sur le TMD est assuré par l’entremise du réseau d’inspection en place au Canada. Le réseau regroupe les équipes d’inspection provinciales et fédérales chargées de l’inspection de tous les modes de transport et de tous les expéditeurs de marchandises dangereuses.

Personnes-ressources

Benoît D. Turcotte
 Directeur
 Direction des affaires réglementaires
 Direction générale du transport des marchandises dangereuses
 Ministère des Transports
 Place de Ville, Tour C
 330, rue Sparks, 9^e étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-990-1159
 Télécopieur : 613-993-5925
 Courriel : TMDPropositionReglementaire-TDGRegulatoryProposal@tc.gc.ca

Peter Coyles
 Conseiller spécial au directeur général
 Direction générale du transport des marchandises dangereuses
 Ministère des Transports
 Place de Ville, Tour C
 330, rue Sparks, 9^e étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-990-1156
 Télécopieur : 613-993-5925
 Courriel : TMDPropositionReglementaire-TDGRegulatoryProposal@tc.gc.ca

Registration
SOR/2015-101 May 5, 2015

Enregistrement
DORS/2015-101 Le 5 mai 2015

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 204(9)^a of the *Criminal Code*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations*.

En vertu du paragraphe 204(9)^a du *Code criminel*^b, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel*, ci-après.

Ottawa, May 4, 2015

Ottawa, le 4 mai 2015

GERRY RITZ
Minister of Agriculture and Agri-Food

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
GERRY RITZ

REGULATIONS AMENDING THE PARI-MUTUEL BETTING SUPERVISION REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SURVEILLANCE DU PARI MUTUEL

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Paragraph 1(d) of the schedule to the *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

1. L'alinéa 1d) de l'annexe du *Règlement sur la surveillance du pari mutuel*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Buprenorphine (*Buprénorphine*)

Buprénorphine (*Buprenorphine*)

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Description

The *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations* (the Regulations) are designed to protect the integrity of pari-mutuel betting on horse races authorized under section 204 of the *Criminal Code*. Drugs and medications administered to race horses could affect the outcome of a pari-mutuel race. Drugs that are veterinary medications approved for sale in Canada may be administered to a horse but, with few exceptions, including vitamins and some anti-parasitic and antimicrobial agents, must not be present in a horse's system when it races.

Le *Règlement sur la surveillance du pari mutuel* (le Règlement) a pour but de protéger l'intégrité des paris sur les courses de chevaux autorisés en vertu de l'article 204 du *Code criminel*. Les drogues et les médicaments administrés aux chevaux de course pourraient influencer sur les résultats d'une course. Les drogues qui sont des médicaments à usage vétérinaire dont la vente est approuvée au Canada peuvent être administrées aux chevaux, mais, à quelques exceptions près dont les vitamines et certains agents antiparasitaires et antimicrobiens, ne doivent pas être présents dans l'organisme des chevaux lorsqu'ils prennent part à une course.

This amendment adds the drug Buprenorphine to section 1 of the schedule of drugs to the Regulations.

La présente modification au Règlement vise à inscrire la drogue Buprénorphine à l'article 1 de l'annexe, qui dresse la liste des drogues interdites.

Alternatives

Solutions envisagées

There are no appropriate alternatives.

Il n'existe aucune solution de rechange appropriée.

^a S.C. 1994, c. 38, par. 25(1)(g)

^b R.S., c. C-46

¹ SOR/91-365; SOR/2011-158, s. 1

^a L.C. 1994, ch. 38, al. 25(1)g)

^b L.R., ch. C-46

¹ DORS/91-365; DORS/2011-158, art. 1

Benefits and costs

The impact of this amendment will be positive because the prohibition of a potentially performance-altering drug will continue to protect the bettors, the integrity of the racing industry, and the credibility of the Canadian Pari-Mutuel Agency's (CPMA) Equine Drug Control Program.

There are no significant costs or environmental impact associated with this regulatory amendment.

Consultation

The CPMA consults with the Federal Drug Advisory Committee, consisting of veterinarians, pharmacologists and chemists, when proposing to add a drug to the schedule. The Committee supports this regulatory action.

Provincial racing commissions continue to endorse the CPMA's Equine Drug Control Program, including the maintenance of the schedule of prohibited drugs.

Compliance and enforcement

Information on additions to the schedule is provided to all industry sectors, so that they know which substances to avoid when treating horses scheduled to race.

Compliance with the CPMA's Equine Drug Control Program is accomplished by the testing of post-race samples of urine or blood taken from race horses. Positive results are reported to the provincial racing commissions for appropriate action under their rules of racing.

This amendment will not increase the current requirements for compliance and enforcement activities.

Contact

Lydia Brooks
Manager
Research and Analysis
Canadian Pari-Mutuel Agency
Agriculture and Agri-Food Canada
P.O. Box 5904, LCD Merivale
Ottawa, Ontario
K2C 3X7
Telephone: 613-949-0745
Fax: 613-949-1538
Email: lydia.brooks@agr.gc.ca

Avantages et coûts

La présente modification aura une incidence positive, car l'interdiction des drogues susceptibles de modifier la performance continuera à protéger les parieurs, l'intégrité de l'industrie des courses de chevaux et la crédibilité du Programme de contrôle des drogues équinés de l'Agence canadienne du pari mutuel (ACPM).

La présente modification réglementaire n'a aucune incidence financière ou environnementale d'importance.

Consultation

L'Agence consulte régulièrement le Comité consultatif des drogues, un groupe composé de vétérinaires, de pharmacologistes et de chimistes de l'industrie des courses, lorsqu'elle se propose d'ajouter une drogue à l'annexe. Ce comité appuie la présente mesure réglementaire.

Les commissions provinciales des courses continuent d'approuver le Programme de contrôle des drogues équinés de l'ACPM, y compris la tenue de l'annexe des drogues interdites.

Respect et exécution

L'information sur les ajouts à l'annexe est fournie à tous les secteurs de l'industrie pour qu'ils connaissent les substances à éviter pour soigner les chevaux avant les courses.

L'analyse d'échantillons d'urine ou de sang prélevés sur les chevaux après la course sert à garantir la conformité au Programme de contrôle des drogues équinés de l'ACPM. Les résultats positifs sont signalés aux commissions provinciales des courses qui prennent ensuite les mesures appropriées en fonction de leurs propres règles de course.

La présente modification n'ajoutera rien aux exigences actuelles touchant les activités de conformité et d'application.

Personne-ressource

Lydia Brooks
Gestionnaire
Recherche et analyse
Agence canadienne du pari mutuel
Agriculture et Agroalimentaire Canada
C.P. 5904, PF Merivale
Ottawa (Ontario)
K2C 3X7
Téléphone : 613-949-0745
Télécopieur : 613-949-1538
Courriel : lydia.brooks@agr.gc.ca

Registration
SOR/2015-102 May 5, 2015

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2015-87-03-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*^b pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada, by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*^c;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2015-87-03-01 Amending the Domestic Substances List*.

Gatineau, May 1, 2015

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

Enregistrement
DORS/2015-102 Le 5 mai 2015

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

Arrêté 2015-87-03-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincues que celles de ces substances qui sont inscrites sur la *Liste intérieure*^b en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle fixée par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*^c;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition précisée au titre de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2015-87-03-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, le 1^{er} mai 2015

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

ORDER 2015-87-03-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

9004-86-8 N	1635385-15-7 N-P
9051-48-3 N	1635385-17-9 N-P
68511-08-0 N	1638118-57-6 N-P
141614-15-5 N-P	1638851-33-8 N-P
204850-59-9 N-P	1638851-34-9 N-P
262603-25-8 N-P	1638851-40-7 N-P
1351148-32-7 N-P	1638930-71-8 N-P
1573122-04-9 N-P	1638930-72-9 N-P
1600521-59-2 N-P	1639113-89-5 N-P
1635385-14-6 N-P	1639345-57-5 N-P

ARRÊTÉ 2015-87-03-01 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 :

9004-86-8 N	1635385-15-7 N-P
9051-48-3 N	1635385-17-9 N-P
68511-08-0 N	1638118-57-6 N-P
141614-15-5 N-P	1638851-33-8 N-P
204850-59-9 N-P	1638851-34-9 N-P
262603-25-8 N-P	1638851-40-7 N-P
1351148-32-7 N-P	1638930-71-8 N-P
1573122-04-9 N-P	1638930-72-9 N-P
1600521-59-2 N-P	1639113-89-5 N-P
1635385-14-6 N-P	1639345-57-5 N-P

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

^c SOR/2005-247

¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

^c DORS/2005-247

¹ DORS/94-311

2. Part 2 of the List is amended by adding the following in numerical order:

Column 1	Column 2
Substance	Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
1356964-77-6 N-S	<p>1. The use, in a quantity greater than 1000 kg in a calendar year, of the substance 9-decenamide, <i>N,N</i>-dimethyl- in any cosmetic or drug, as defined in section 2 of the <i>Food and Drugs Act</i>, or in any natural health product, as defined in subsection 1(1) of the <i>Natural Health Products Regulations</i>.</p> <p>2. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before its commencement:</p> <p>(a) a description of the significant new 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 item 7 of Schedule 4 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; and</p> <p>(e) the test data and a test report from a dermal toxicity study, in respect of the substance, conducted according to the methodology described in the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Test Guideline No. 411, entitled <i>Subchronic Dermal Toxicity: 90-day Study</i> and in conformity with the practices described in the OECD Principles of Good Laboratory Practice ("Principles of GLP") set out in Annex II of the <i>Decision of the Council Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals</i>, adopted on May 12, 1981, using the Test Guideline and Principles of GLP that are current at the time the test data are obtained.</p> <p>3. All other information and 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>4. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.</p>

3. Section 1 in column 2 of Part 2 of the List, opposite the reference to the substance "1356964-77-6 N-S" in column 1, is replaced by the following:

1. The use, in a quantity greater than 100 kg in a calendar year, of the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- in any cosmetic or drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or in any natural health product, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*.

4. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:

13456-1 T-P 1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with 1,4-benzenedicarboxylic acid, 1,4-butanediol, decanedioic acid, 1,3-diisocyanatomethylbenzene, 1,2-ethanediol, hexanedioic acid, 2-oxepanone and alkanediol
Acide isophtalique polymérisé avec de l'acide téréphtalique, du butane-1,4-diol, de l'acide décanedioïque, du 1,3-bis(isocyanatométhyl)benzène, de l'éthane-1,2-diol, de l'acide hexanedioïque, de l'oxépan-2-one et un alcanediol

2. La partie 2 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
1356964-77-6 N-S	<p>1. L'utilisation de la substance <i>N,N</i>-diméthyl-déc-9-énamide, en une quantité supérieure à 1 000 kg au cours d'une année civile, dans un cosmétique ou dans une drogue, au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i>, ou dans un produit de santé naturel, au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur les produits de santé naturels</i>.</p> <p>2. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins quatre-vingt-dix jours avant son début :</p> <p>a) la description de la nouvelle activité relative à la substance;</p> <p>b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée;</p> <p>c) les renseignements prévus à l'article 7 de l'annexe 4 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>d) le nom de tout ministère ou organisme public, à l'étranger ou 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 par le ministère ou l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance;</p> <p>e) les données et le rapport d'un essai de toxicité cutanée à l'égard de la substance effectué selon la méthode décrite dans la ligne directrice 411 de l'Organisation de coopération et de développement économiques (l'« OCDE »), intitulée <i>Toxicité cutanée subchronique : 90 jours</i>, et réalisé suivant des pratiques de laboratoire conformes à celles énoncées dans les Principes de l'OCDE de bonnes pratiques de laboratoire (les « principes de BPL »), figurant à l'annexe II de la <i>Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques</i> adoptée le 12 mai 1981, dans la version à jour à la fois de la ligne directrice et des principes de BPL au moment de l'obtention des données d'essai.</p> <p>3. Tout autre renseignement et toute autre donnée 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 auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique.</p> <p>4. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les quatre-vingt-dix jours suivant leur réception par le ministre.</p>

3. Dans la colonne 2 de la partie 2 de la même liste, l'article 1 figurant en regard de la substance « 1356964-77-6 N-S » dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

1. L'utilisation de la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide, en une quantité supérieure à 100 kg au cours d'une année civile, dans un cosmétique ou dans une drogue, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*, ou dans un produit de santé naturel, au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*.

4. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 16516-1 N-P 2-Alkenoic acid, 2-methyl, 1,2-ethanediyl ester, polymer with ethenylbenzene and 2-hydroxy-1,3-propanediyl bis(2-methyl-2-propenoate), 4,4-azobis[4-cyanopentanoic acid]-initiated
Bis(2-méthylalc-2-énoate) d'éthane-1,2-diyle polymérisé avec du styrène et du bis(méthacrylate) de 2 hydroxypropane-1,3-diyle, amorcé avec du 4,4'-diazènediylbis[acide 4-cyanopentanoïque]
- 16989-6 N-P Alkyl-2-propenoate, polymer with hydroxypropyl-2-propenoate, and 2-methyl-1-propene, bis(1,1-dimethylpropyl) peroxide-initiated
Acrylate d'alkyle polymérisé avec de l'acrylate d'hydroxypropyle et du 2-méthylprop-1-ène, amorcé avec du peroxyde de bis(2-méthylbutane-2-yle)
- 18112-4 N Hexanedioic acid, polymer with 2-(chloromethyl)oxirane polymer with 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol, hexanedioic acid, 4,4'-(1-methylethylidene)bis[phenol] and oxirane 2-propenoate, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, alkanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid and 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane, compd. with *N,N*-diethylthalamine
Acide hexanedioïque polymérisé avec du 2-(chlorométhyl)oxirane polymérisé avec du 2-éthyl-2(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol, de l'acide hexanedioïque, du 4,4'-(propane-2,2-diyl)bis[phénol] et de l'acrylate d'oxiranyle, du néopentanediol, un alcanediol et de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque et du 5-isocyanato-1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane, composé avec la *N,N*-diéthyléthanimine
- 18803-2 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with butyl 2-methyl-2-propenoate, ethenylbenzene, 2-ethylhexyl 2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-methyl-2-propenoate, heteromonocycle and 1,2-propanediol mono-2-propenoate, *tert*-BU peroxide-initiated
Acide méthacrylique polymérisé avec du méthacrylate de butyle, du styrène, de l'acrylate de 2-éthylhexyle, du méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, un hétéromonocycle et du monoester d'acide acrylique et de propane-1,2-diol, amorcé avec du peroxyde de *tert*-butyle
- 18804-3 N-P Glycols, α,ω -, C4-6, polymers with 1,6-diisocyanatoalkane and 1,3-dioxolan-2-one, 3,5-dimethyl-1*H*-pyrazole-blocked
Alcane- α,ω -diols en C4-6 polymérisés avec un 1,6-diisocyanatoalcane et de la 1,3-dioxolan-2-one, séquencés avec du 3,5-diméthyl-1*H*-pyrazole
- 18805-4 N-P 1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, heteromonocyclodione, hexanedioic acid and 1,3-isobenzofurandione
Acide isophtalique polymérisé avec du néopentanediol, un hétéromonocyclodione, de l'acide hexanedioïque et de l'isobenzofurane-1,3-dione
- 18806-5 N Alkyl aromatic isocyanate polymer with alkyl oxirane polymer with oxirane ether with oxybis[alkanol]
Ester d'acide isocyanique et de poly(alkylaryle) polymérisé avec un alkyloxirane polymérisé avec de l'oxyde d'oxirane et un oxybis[alcanol]
- 18807-6 N-P 1,3-benzenedicarboxylic acid, polymer with hexanedioic acid, 1,6-hexanediol, diamine, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 3-isocyanatomethyl-3,5,5-trimethylcyclohexyl isocyanate, and castor oil
Acide isophtalique polymérisé avec de l'acide hexanedioïque, de l'hexane-1,6-diol, une diamine, de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque, de l'isocyanate de 3-isocyanatométhyl-3,5,5-triméthylcyclohexane et de l'huile de ricin
- 18808-7 N-P Fatty acids, sunflower-oil, conjugated, polymers with maleic anhydride, polyalkylene glycol allyl Me ether, polyalkylene glycol acetate allyl ether and tall-oil fatty acids, hydrolyzed
Acides gras d'huile de tournesol, conjugués, polymérisés avec de la furane-2,5-dione, de l'oxyde de poly(alcane-1,2-diol), de prop-2-èn-1-yle et de méthyle, de l'oxyde d'acétate de poly(alcane-1,2-diol) et de prop-2-èn-1-yle et des acides gras de tallöl, hydrolysés
- 18809-8 N-P Alkyl alkenoic acid, 1,1'-[2-ethyl-2-[[2-methyl-1-oxo-2-propen-1-yl]oxy]methyl]-1,3-propanediyl]ester, polymer with methyl 2-methyl-2-propenoate, 2,2'-(1,2-diazenediyl)bis[2-methylbutanenitrile]-initiated
Bis(alkylalcénoate) de [2-éthyl-2-[[2-méthylprop-2-énoyl]oxy]méthyl]propane-1,3-diyle polymérisé avec du méthacrylate de méthyle, amorcé avec du 2,2'-(diazènediyl)bis[2-méthylbutanenitrile]
- 18810-0 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with 1,1-dimethylethyl alkyl alkenoate, ethenylbenzene, 2-ethyl-hexyl 2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-methyl-2-propenoate and 2-methylpropyl 2-methyl-2-propenoate, bis(1,1-dimethylpropyl) peroxide- and 1,1-dimethylpropyl 2-ethylhexaneperoxoate-initiated
Acide méthacrylique polymérisé avec un alkylalcénoate de *tert*-butyle, du styrène, de l'acrylate de 2-éthylhexyle, du méthacrylate de 2-hydroxyéthyle et du méthacrylate de 2-méthylpropyle, amorcé avec du peroxyde de bis(2-méthylbutane-2-yle) et du 2-éthylhexaneperoxoate de 2-méthylbutane-2-yle

COMING INTO FORCE

5. (1) Subject to subsection (2), this Order comes into force on the day on which it is registered.

(2) Section 3 comes into force on January 1, 2016.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 3 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT****RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(This statement is not part of the Order.)**(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)***Issues**

Canadians depend on substances that are used in hundreds of goods, from medicines to computers, fabric and fuels. Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), substances (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.

Environment Canada and Health Canada assessed the information on 33 new substances reported to the New Substances Program, and determined that they meet the necessary criteria for their addition to the *Domestic Substances List* (DSL). Under CEPA 1999, the Minister of the Environment must add a substance to the DSL within 120 days after the criteria listed in section 87 have been met.

Significant new activity (SNAc) provisions of CEPA 1999 have been applied to one of the 33 substances, as Environment Canada and Health Canada have determined that appropriate information must be provided to the Minister of the Environment prior to the commencement of a new activity associated with the substance. The SNAc provisions were originally applied to this substance pursuant to a notice published in Part I of the *Canada Gazette*, in March 2015. Given the substance is now being added to the DSL, SNAc provisions are being applied pursuant to this Order to maintain the reporting requirements.

Background*The Domestic Substances List*

The DSL is a list of substances (chemicals, polymers, nanomaterials, and living organisms) that are considered “existing” in Canada for the purposes of CEPA 1999. “New” substances are not on the DSL 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 1999, as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [hereafter referred to as the NSNR (Chemicals and Polymers)] and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)* [hereafter referred to as the NSNR (Organisms)].

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994.¹ The DSL is amended 10 times a year, on average; these amendments may add or remove substances or make corrections to the DSL.

¹ 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 *Domestic Substances List*. For more information, please visit <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

Enjeux

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 (1999)], les substances (chimiques, polymères, nanomatériaux et organismes vivants) « nouvelles » au Canada sont assujetties à des obligations de déclaration avant leur fabrication ou leur importation. Cela 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.

Environnement Canada et Santé Canada ont évalué les renseignements relatifs à 33 nouvelles substances soumises au Programme des substances nouvelles et ont déterminé que ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la *Liste intérieure* (LI). En vertu de la LCPE (1999), la ministre de l'Environnement doit ajouter une substance à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des critères énumérés à l'article 87.

Les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) de la LCPE (1999) sont appliquées à l'une des 33 substances, puisque Environnement Canada et Santé Canada ont déterminé que l'information appropriée doit être fournie à la ministre de l'Environnement avant le début d'une nouvelle activité se rapportant à cette substance. Les dispositions relatives aux nouvelles activités ont été appliquées à l'égard de la substance aux termes d'un avis publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mars 2015. Étant donné que la substance est maintenant ajoutée à la LI, les dispositions relatives aux NAc sont appliquées aux termes du présent arrêté pour maintenir les exigences de déclarations.

Contexte*La Liste intérieure*

La LI est une liste de substances (chimiques, polymères nanomatériaux et organismes vivants) qui sont considérées comme « existantes » au Canada selon la LCPE (1999). Les substances « nouvelles » ne figurent pas sur la LI 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 (1999) ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [ci-après appelé le RRSN (substances chimiques et polymères)] et dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)* [ci-après appelé le RRSN (organismes)].

La LI a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994¹. Cette liste est modifiée en moyenne 10 fois par année afin d'y ajouter ou radier des substances, ou pour y faire des corrections.

¹ 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 de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

The Non-domestic Substances List

The *Non-domestic Substances List* (NDSL) is a list of substances “new” to Canada that are subject to reduced notification and assessment requirements when manufactured in or imported into Canada in quantities above 1 000 kg per year. The NDSL only applies to chemicals and polymers.

The United States and Canada have similar new substances programs to assess new chemicals’ impact on human health and the environment prior to manufacture in or import into the country. Substances are eligible for listing on the United States *Toxic Substances Control Act* (TSCA) Inventory once they have undergone a new substances assessment in the United States. Substances that have been listed on the public portion of the TSCA Inventory for a minimum of one calendar year and that are not subject to risk management controls in either country are eligible for listing on the NDSL. On a semi-annual basis, Canada subsequently updates the NDSL based on amendments to the United States TSCA Inventory.

While chemicals and polymers on the DSL are not subject to the NSNR (Chemicals and Polymers), those on the NDSL remain subject to them but with lesser reporting requirements, in recognition that they have undergone notification and assessment in the United States. This protects human health and the environment by ensuring that NDSL substances will undergo risk assessments in Canada, but leverages assessments conducted in the United States to lessen the reporting requirements imposed on industry.

Once substances are added to the DSL, they must be deleted from the NDSL, as a substance cannot be on both the DSL and the NDSL simultaneously because these lists involve different regulatory requirements.

Addition and communication of SNAc requirements

The assessment of one of the substances in this package (9-decenamide, *N,N*-dimethyl-, Chemical Abstracts Service registry number 1356964-77-6) identified potential concerns related to dermal toxicity as well as irritation to the eyes, corrosiveness to the skin and effects on the kidney. For this reason, the significant new activity provisions of CEPA 1999 were applied in March 2015 pursuant to a notice published in the *Canada Gazette* to require information that will enable the Government of Canada to further assess the substance if it is used in cosmetics or drugs, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*, or in natural health products, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*. Given the substance is now being added to the DSL, SNAc provisions are included in this Order to maintain the reporting requirements.

Objectives

The objectives of the *Order 2015-87-03-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter referred to as the Order) are to comply with the requirements under CEPA 1999 and facilitate access to and use of 33 substances by removing reporting requirements under the New Substances Program associated with their import or manufacture. Another objective of the Order is to contribute to the protection of human health and the environment by maintaining the reporting requirements for significant new activities associated with the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- before they are undertaken. The information collected will enable

La Liste extérieure

La *Liste extérieure* (LE) est une liste de substances nouvelles au Canada qui sont assujetties aux exigences réduites de déclaration et d’évaluation lorsque la quantité fabriquée ou importée au Canada dépasse 1 000 kg par année. La LE s’applique uniquement aux substances chimiques et aux polymères.

Les États-Unis et le Canada disposent de programmes similaires leur permettant d’évaluer l’impact des nouvelles substances chimiques sur la santé humaine et l’environnement avant leur fabrication ou leur importation dans le pays. Aux États-Unis, une substance peut être inscrite à l’inventaire de la *Toxic Substances Control Act* (TSCA) [loi américaine réglementant les substances toxiques] à l’issue d’une évaluation. Les substances qui figurent à la partie publique de l’inventaire de la TSCA depuis au moins une année civile, et qui ne font l’objet de mesure de gestion des risques ni au Canada ni aux États-Unis peuvent être inscrites à la LE. Tous les six mois, le Canada met à jour la LE en fonction des modifications apportées à l’inventaire de la TSCA.

Les substances chimiques et polymères de la LI ne sont pas assujetties au RRSN (substances chimiques et polymères), contrairement à celles de la LE. Les substances de la LE sont toutefois soumises à des exigences de déclaration moindres, étant donné qu’elles ont fait l’objet d’une évaluation et d’une déclaration aux États-Unis. Ce système permet d’assurer la protection de la santé humaine et de l’environnement. Les substances inscrites à la LE font l’objet d’une évaluation des risques au Canada tout en tirant profit des évaluations réalisées aux États-Unis afin de réduire les exigences de déclaration qui pèsent sur l’industrie.

Lorsque les substances sont inscrites à la LI, elles doivent être retirées de la LE. Une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et sur la LE, car ces listes répondent à des exigences réglementaires différentes.

Adjonction et communication des exigences relatives aux NAc

L’évaluation d’une substance visée par le présent décret (*N,N*-diméthyl-déc-9-énamide, numéro d’enregistrement du Chemical Abstracts Service 1356964-77-6) soulève des préoccupations concernant la toxicité cutanée, l’irritation des yeux, la corrosivité au contact de la peau et les effets sur les reins. Pour cette raison, les dispositions de la Loi relatives aux nouvelles activités ont été mises en application en mars 2015 aux termes d’un avis publié dans la *Gazette du Canada* pour exiger des renseignements et permettre une évaluation plus poussée de la substance si elle est utilisée dans un cosmétique ou une drogue au sens de l’article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues* ou dans un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*. Étant donné que la substance est maintenant ajoutée à la LI, les dispositions relatives aux NAc sont incluses dans le présent arrêté pour maintenir les exigences de déclaration.

Objectifs

Les objectifs de l’*Arrêté 2015-87-03-01 modifiant la Liste intérieure* (ci-après appelé l’*Arrêté*) sont de se conformer aux exigences de la LCPE (1999) et de faciliter l’accès aux 33 substances et leur utilisation en les exemptant des exigences de déclaration liées à leur importation ou à leur fabrication. Un autre objectif de l’*Arrêté* est de contribuer à la protection de la santé humaine et de l’environnement en maintenant les exigences de déclaration concernant les nouvelles activités liées à la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide avant d’entreprendre ces activités. Les renseignements recueillis permettront au gouvernement du Canada

the Government of Canada to assess the substance in relation to the significant new activity and to determine whether further risk management actions are necessary.

Description

The Order adds 33 substances to the DSL. To protect confidential business information, 12 of the 33 substances will have masked chemical names.

Furthermore, as substances cannot be on both the DSL and the NDSL simultaneously, the proposed *Order 2015-87-03-02 Amending the Non-domestic Substances List* will delete 7 of the 33 substances from the NDSL, as they meet the necessary criteria for addition to the DSL.

Additions to the Domestic Substances List

A substance must be added to the DSL under subsections 87(1) or (5) of CEPA 1999 within 120 days once all of the following conditions are met:

- the Minister of the Environment has been provided with information regarding the substance;²
- 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 of CEPA 1999 by the person who provided the information;
- the period prescribed for the assessment of the submitted information for the substance has expired; and
- the substance is not subject to any conditions imposed on its import or manufacture adopted under paragraph 84(1)a) of CEPA 1999.

Addition of SNAc requirements

The Order adds the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- to Part 2 of the DSL; and indicates that the substance is subject to the SNAc provisions of CEPA 1999.³

The Order has been registered and is now in force. It is therefore mandatory to meet all the requirements of this Order should a person wish to use the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- for a significant new activity, as defined in the Order.

Applicability of the SNAc requirements

The SNAc requirements apply to any person that intends to use 9-decenamide, *N,N*-dimethyl-, for a significant new activity.

Any person engaging in a significant new activity in relation to the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- must submit a Significant New Activity notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Order at least 90 days prior to the use of the substance for the significant new activity.

The activities with respect to the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl-, requiring a SNAN submission involve its use in any cosmetic or drug, as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act* or its use in a natural health product, as defined in

d'évaluer la substance concernant les nouvelles activités et de déterminer si d'autres mesures de gestion des risques sont nécessaires.

Description

L'Arrêté ajoute 33 substances à la LI. Pour protéger l'information commerciale à caractère confidentiel, 12 des 33 substances auront une dénomination chimique maquillée.

De plus, puisqu'une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et la LE, l'Arrêté 2015-87-03-02 modifiant la Liste extérieure radiera 7 des 33 substances de la LE, puisqu'elles sont ajoutées à la LI.

Adjonction à la Liste intérieure

Selon le paragraphe 87(1) ou (5) de la LCPE (1999), une substance doit être ajoutée à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

- la ministre de l'Environnement a reçu un dossier complet de renseignements concernant la substance²;
- la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que la substance a déjà été fabriquée ou importée au Canada dans les conditions prévues à l'article 87 de la LCPE (1999) par la personne qui a fourni les renseignements;
- le délai prévu pour l'évaluation de l'information soumise relativement à la substance est expiré;
- la substance n'est assujettie à aucune condition adoptée aux termes de l'alinéa 84(1)a) relativement à son importation ou à sa fabrication.

Adjonction d'exigences relatives aux NAc

L'Arrêté ajoute la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide à la partie 2 de la LI et indique que la substance est assujettie aux dispositions de la LCPE (1999) relatives aux NAc³.

L'Arrêté a été enregistré, et est maintenant en vigueur. Par conséquent, une personne qui souhaite utiliser la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide en vue des nouvelles activités, telles qu'elles sont définies dans l'Arrêté, est tenue de répondre à toutes les exigences de l'Arrêté.

Applicabilité des exigences relatives aux NAc

Les exigences relatives aux NAc s'appliquent à toute personne qui a l'intention d'utiliser la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide pour une nouvelle activité.

L'Arrêté oblige toute personne qui s'engage dans une nouvelle activité mettant en cause la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide à soumettre une déclaration de NAc contenant toutes les informations prévues à l'Arrêté au moins 90 jours avant d'utiliser cette substance pour la nouvelle activité.

Les activités concernant la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide qui exigent la présentation d'une déclaration de NAc mettent en cause son utilisation dans un cosmétique ou une drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues* ou dans

² The most comprehensive package, with information about the substances, depends on the class of a substance. The information requirements are set out in the NSNR (Chemicals and Polymers) under CEPA 1999.

³ 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>.

² 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 RRSN (substances chimiques et polymères) adopté en vertu de la LCPE (1999).

³ 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>.

subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*. These activities have not been identified as presently occurring in Canada.

The substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- was, before the adoption of this Order, a new chemical substance on the NDSL, and as a result, it could be manufactured or imported in Canada in a quantity of up to 1 000 kg in any given calendar year without the need to provide information to the Minister of the Environment under subsection 81(1) of CEPA 1999.

A transitional period for the SNAc requirements is included in the Order to facilitate compliance by persons who already have imported or manufactured up to a 1 000 kg of the substance and started activities with it. The SNAc requirements come into force immediately with a threshold of 1 000 kg per calendar year to define what constitutes a significant new activity. However, on January 1, 2016, this threshold will be lowered to 100 kg per calendar year.

Activities not subject to the SNAc requirements

The SNAc requirements do not apply to uses of the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- that are regulated under any of the following Acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA 1999: 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 intermediates 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 the Order. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA 1999, and section 3.2 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals and Polymers)* for additional details.⁴

Information to be submitted

The Order sets out the information that must be provided to the Minister of the Environment 90 days before the day on which the substance 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- is used for a significant new activity. With regard to the information requested from a dermal toxicity study, particular attention should be made for α 2u globulin-mediated renal toxicity to explain potential toxicological pathways. This information is required to determine if the results are specific to rat or whether they could occur in humans. Environment Canada and Health Canada will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

Some of the information requirements of the Order reference the NSNR (Chemicals and Polymers) to describe the specific information being requested.⁵ Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 1.3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals and Polymers)*.

⁴ The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals and Polymers)* is available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

⁵ The NSNR (Chemicals and Polymers) are available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/>.

un produit de santé naturel au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*. Selon les renseignements disponibles, ces activités n'ont pas cours actuellement au Canada.

La substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide était, avant l'adoption de l'Arrêté, une nouvelle substance chimique inscrite sur la LE et, par conséquent, elle pouvait être fabriquée ou importée dans une quantité n'excédant pas 1 000 kg par année civile sans fournir de renseignements à la ministre de l'Environnement en vertu du paragraphe 81(1) de la LCPE (1999).

Une disposition transitoire pour les exigences relatives aux NAc a été prévue à l'Arrêté afin de faciliter la conformité des personnes ayant déjà importé ou fabriqué la substance en une quantité n'excédant pas 1 000 kg et ayant déjà commencé des activités avec celle-ci. Les exigences relatives aux NAc entrent en vigueur immédiatement et utilisent une quantité-seuil de 1 000 kg par année civile pour définir ce que constitue une nouvelle activité. Cependant, le 1^{er} janvier 2016 la quantité-seuil définissant les nouvelles activités sera abaissée à 100 kg par année civile.

Activités non assujetties aux exigences relatives aux NAc

Les exigences relatives aux NAc 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 (1999) : 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 de l'Arrêté. Pour obtenir plus de détails, consultez le paragraphe 81(6) et l'article 3 de la LCPE (1999), et la section 3.2 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*⁴.

Renseignements à soumettre

L'Arrêté indique les renseignements qui doivent parvenir à la ministre de l'Environnement 90 jours avant la date à laquelle la substance *N,N*-diméthyl-déc-9-énamide, est utilisée dans une nouvelle activité. En ce qui concerne les renseignements demandés sur l'étude de la toxicité cutanée, une attention particulière devrait être accordée à la toxicité rénale médiée par la globuline α 2u afin d'éclaircir les voies toxicologiques potentielles. Ces renseignements sont nécessaires pour déterminer si les résultats sont spécifiques aux rats ou s'ils pourraient également se produire chez l'homme. 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.

L'Arrêté incorpore par renvoi des dispositions du RRNS (substances chimiques et polymères)⁵ pour identifier certains des renseignements demandés. Des indications supplémentaires sur la préparation d'une déclaration de NAc figurent à l'article 1.3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

⁴ Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l'adresse <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

⁵ Le RRNS (substances chimiques et polymères) se trouve à l'adresse <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/>.

Implementation, enforcement and service standards*Compliance*

When assessing whether or not a particular SNAc applies, a person is expected to make use of information in their possession or to which they ought to have access.⁶ 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 product ingredients 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 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- is toxic or capable of becoming toxic, the person in possession of or that has knowledge of the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA 1999, 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 9-decenamide, *N,N*-dimethyl- from another person, he or she may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if his or her 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 Environmental Protection Act, 1999* provides more detail on this subject.⁷

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult with the 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 his or her obligations to comply with this Order or believes that he or she may be out of compliance, or, would like to request a PNC, he or she is encouraged to contact the Substances Management Information Line.⁸ The Program will work with the person to help him or her comply with the Order.

⁶ A comprehensive listing of substances that are subject to SNAc provisions is available at <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=En&n=0F76206A-1>.

⁷ 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/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=En&n=CC526AE6-1>.

⁸ The Substances Management Information Line can be contacted at substances@ec.gc.ca (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), 819-938-3232 (outside of Canada).

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

Pour déterminer si les dispositions relatives aux NAc s’appliquent⁶, une personne devrait utiliser les renseignements en sa possession ou ceux auxquels elle a accès. 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 particuliers des produits chimiques. Par conséquent, il existe une possibilité que la FS ne contienne pas toutes les substances qui se retrouvent dans le produit qui pourraient être assujetties à un avis de NAc. 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 (1999) de communiquer cette information à la ministre sans délai.

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 nouvelle activité en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*, fournit de plus amples renseignements sur ce sujet.⁷

Une consultation avant la déclaration est recommandée pour les déclarants qui souhaitent consulter le Programme 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 de se conformer avec cet 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 substances⁸, où on l’aidera à se conformer avec l’Arrêté.

⁶ La liste complète des substances qui sont visées par un avis de nouvelle activité se trouve à l’adresse <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=Fr&n=0F76206A-1>.

⁷ 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 <http://www.ec.gc.ca/subsouvelles-news/subs/default.asp?lang=Fr&n=CC526AE6-1>.

⁸ La Ligne d’information de la gestion des substances : substances@ec.gc.ca (courriel), 1-800-567-1999 (sans frais au Canada), 819-938-3232 (à l’extérieur du Canada).

CEPA 1999 is enforced in accordance with the publicly available *Compliance and Enforcement Policy*.⁹ 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.

Publication of masked names

The Order masks the chemical name of 12 of the 33 substances being added to the DSL. Masked names are allowed by CEPA 1999 if the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information. The procedure to be followed for creating a masked name is set out in the *Masked Name Regulations* under CEPA 1999. Substances with a masked name are added under the confidential portion of the DSL. Anyone who wishes to determine if a substance is on the confidential portion of the DSL must file a Notice of Bona Fide Intent to Manufacture or Import with the New Substances Program.

“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 is not expected to add any administrative or compliance burden to small businesses. Rather, the Order provides industry with better access to the 33 substances being added to the DSL.

Consultation

As the Order is administrative in nature and does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation is required.

Rationale

Thirty-three substances have met the necessary conditions for addition to the DSL. The Order adds these substances to the DSL to exempt them from assessment and reporting requirements under subsection 81(1) of CEPA 1999.

The Order will benefit Canadians by enabling industry to use these substances in larger quantities. The Order will also benefit industry by reducing the administrative burden associated with the current regulatory status of these substances. As a result, it is expected that there will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the Order. However, the Government of Canada may still decide to assess any substance on the DSL under the existing substances provisions of CEPA 1999 (section 68 or 74) should an assessment be deemed necessary.

Implementation, enforcement and service standards

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the NSNR (Chemicals and Polymers) or the NSNR (Organisms). As the Order only adds substances to the DSL, developing an implementation plan or a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

Lorsque les agents de l'autorité vérifient la conformité aux exigences de l'Arrêté, ils doivent appliquer la *Politique d'observation et d'application*⁹ mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999). 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.

Publication des dénominations maquillées

L'Arrêté maquille la dénomination chimique de 12 des 33 substances ajoutées à la LI. Les dénominations maquillées sont autorisées par la LCPE (1999) lorsque la publication de la dénomination chimique ou biologique de la substance dévoilerait de l'information commerciale à caractère confidentiel. Les étapes à suivre pour créer une dénomination maquillée sont décrites dans le *Règlement sur les dénominations maquillées* pris en vertu de la LCPE (1999). Les substances ayant une dénomination maquillée sont ajoutées à la partie confidentielle de la LI. Quiconque désire savoir si une substance est inscrite à cette partie de la LI doit soumettre un avis d'intention véritable pour la fabrication ou l'importation au Programme des substances nouvelles.

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 ne devrait pas engendrer de fardeau administratif ou de conformité pour les petites entreprises. Au contraire, l'Arrêté fournit à l'industrie un meilleur accès aux 33 substances ajoutées à la LI.

Consultation

Puisque l'Arrêté est de nature administrative et ne contient aucune information qui pourrait faire l'objet de commentaires ou d'objections du grand public, aucune consultation n'est nécessaire.

Justification

Trente-trois substances sont admissibles pour adjonction à la LI. L'Arrêté ajoute ces substances à la LI, ce qui les exempte des exigences de déclaration et d'évaluation du paragraphe 81(1) de la LCPE (1999).

L'Arrêté favorisera les Canadiens en permettant à l'industrie d'utiliser ces substances en quantités plus importantes. L'Arrêté profitera également à l'industrie en réduisant le fardeau administratif associé au statut réglementaire actuel de ces substances. L'Arrêté n'entraînera aucun coût pour le public, l'industrie ou les gouvernements. Toutefois, le gouvernement du Canada peut encore décider d'évaluer toute substance sur la LI en vertu des dispositions de la LCPE (1999) concernant les substances existantes (articles 68 ou 74) lorsqu'une évaluation est jugée nécessaire.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LI recense les substances qui, aux fins de la LCPE (1999), ne sont pas soumises aux exigences du RRNS (substances chimiques et polymères) ou du RRNS (organismes). De plus, puisque l'Arrêté ne fait qu'ajouter des substances 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.

⁹ The *Compliance and Enforcement Policy* is available at <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1>.

⁹ La *Politique d'observation et d'application* se trouve à l'adresse <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1>.

Contact

Greg Carreau
Executive Director
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)
819-938-3232 (outside of Canada)
Fax: 819-953-7155
Email: substances@ec.gc.ca

Personne-ressource

Greg Carreau
Directeur exécutif
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
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 : 819-953-7155
Courriel : substances@ec.gc.ca

Registration
SOR/2015-103 May 8, 2015

Enregistrement
DORS/2015-103 Le 8 mai 2015

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)

Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)

P.C. 2015-565 May 7, 2015

C.P. 2015-565 Le 7 mai 2015

Pursuant to subsection 8(3)^a of the *Canada Agricultural Products Act*^b, the Review Tribunal, continued by subsection 4.1(1)^c of that Act, makes the annexed *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)*.

En vertu du paragraphe 8(3)^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^b, la Commission de révision prorogée par le paragraphe 4.1(1)^c de cette loi établit les *Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)*, ci-après.

Ottawa, March 27, 2015

Ottawa, le 27 mars 2015

DONALD BUCKINGHAM
Chairperson of the Review Tribunal

Le président de la Commission de révision
DONALD BUCKINGHAM

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 8(3)^a of the *Canada Agricultural Products Act*^b, approves the making of the annexed *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)* by the Review Tribunal.

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire et en vertu du paragraphe 8(3)^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve l'établissement par la Commission de révision des *Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)*, ci-après.

**RULES OF THE REVIEW TRIBUNAL
(CANADA AGRICULTURAL
REVIEW TRIBUNAL)**

**RÈGLES DE LA COMMISSION
DE RÉVISION (COMMISSION DE
RÉVISION AGRICOLE DU CANADA)**

PART 1

PARTIE 1

APPLICATION AND
INTERPRETATION

APPLICATION, DÉFINITION
ET INTERPRÉTATION

APPLICATION

CHAMP D'APPLICATION

Inconsistency
with Acts or
regulations

1. In the event of any inconsistency between these Rules and an Act of Parliament or any regulation made under such an Act, that Act or regulation prevails to the extent of the inconsistency.

1. Les dispositions de toute loi fédérale ou de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles des présentes règles.

Dispositions
incompatibles

INTERPRETATION

DÉFINITION ET INTERPRÉTATION

Definition of
"holiday"

2. In these Rules, "holiday" means a Saturday, Sunday or any other day defined as a holiday in subsection 35(1) of the *Interpretation Act*.

2. Dans les présentes règles, « jour férié » s'entend du samedi, du dimanche ou de tout autre jour férié au sens du paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation*.

Définition de
« jour férié »

General
principle

3. These Rules are to be interpreted and applied in order to permit the just, most expeditious and least expensive conduct of proceedings.

3. Les présentes règles sont interprétées et appliquées de façon à permettre un déroulement de toute instance qui soit juste, le plus expéditif et le moins onéreux possible.

Principe
général

Procedural
matters not
provided for

4. The Tribunal is to determine any procedural matter not provided for in these Rules in a manner that is consistent with these Rules.

4. La Commission tranche toute question de procédure qui n'est pas prévue par les présentes règles, en conformité avec celles-ci.

Questions de
procédure non
prévues

^a S.C. 1995, c. 40, s. 32(1)

^b R.S., c. 20 (4th Suppl.)

^c S.C. 1995, c. 40, s. 29

^a L.C. 1995, ch. 40, par. 32(1)

^b L.R., ch. 20 (4^e Suppl.)

^c L.C. 1995, ch. 40, art. 29

COMPUTATION AND EXTENSION OF TIME

CALCUL ET PROROGATION DES DÉLAIS

Calculation of time limits

5. Any time limit provided by these Rules or fixed by an order of the Tribunal that ends on a holiday is extended to the next day that is not a holiday.

5. Tout délai prévu par les présentes règles ou fixé par ordonnance de la Commission qui expire un jour férié est prorogé au premier jour suivant qui n'en est pas un.

Calcul des délais

Extension of time limits

6. The Tribunal may extend any time limit fixed in these Rules before or after the end of the time limit.

6. La Commission peut proroger tout délai prévu par les présentes règles avant ou après son expiration.

Prorogation des délais

PART 2

PARTIE 2

RULES APPLICABLE TO ALL PROCEEDINGS

RÈGLES APPLICABLES À TOUTES LES INSTANCES

OFFICIAL LANGUAGES

LANGUES OFFICIELLES

Official languages — Tribunal proceedings

7. All Tribunal proceedings are conducted in English or French, depending on the language chosen by the applicant.

7. Les instances de la Commission se déroulent en français ou en anglais, selon la langue choisie par le demandeur.

Langues officielles — instances de la Commission

Communications with Tribunal

8. (1) A party may use English or French in any oral or written communication with the Tribunal. However, once the applicant has selected a language, all oral and written communications, including in documents and exhibits, must be made in that language, unless the parties consent to do otherwise.

8. (1) Les communications orales ou écrites d'une partie avec la Commission peuvent se faire en français ou en anglais. Toutefois, dès que le demandeur indique la langue officielle de son choix, les communications orales ou écrites, y compris les documents et pièces, se font dans cette langue, sauf consentement des parties.

Communications avec la Commission

Default language selection

(2) If the applicant does not indicate their choice of official language in their request, all oral and written communications, including in documents and exhibits, must be made in the language in which the request to the Tribunal is made. That language is deemed to be the language for the proceeding.

(2) Si le demandeur n'indique pas la langue officielle de son choix dans sa demande, les communications orales ou écrites, y compris les documents et pièces, se font dans la même langue officielle que celle dans laquelle il a présenté sa demande. Cette langue est alors réputée être la langue de l'instance.

Défaut — choix du demandeur

Oral interpretation

(3) If a party requires interpretation services in order to participate in or have a witness testify at a hearing in the official language in which the proceeding is conducted, the party must, at least seven days before the hearing,

(3) Si l'une ou l'autre des parties demande des services d'interprétation en vue de participer à l'audience ou d'y présenter un témoignage dans la langue officielle dans laquelle se déroule l'instance, elle est tenue, au moins sept jours avant l'audience :

Services d'interprétation

(a) notify the Tribunal of the requirement in writing; and

a) d'en aviser la Commission par écrit;

(b) indicate whether the party requires interpretation services from a language other than English or French.

b) de préciser si elle demande des services d'interprétation pour une langue autre que le français ou l'anglais.

Costs

(4) A party who requires interpretation services from a language other than English or French must pay for the costs of those services.

(4) La partie qui demande des services d'interprétation pour une langue autre que le français ou l'anglais en assume les frais.

Frais

DISPENSING WITH COMPLIANCE

DISPENSE D'OBSERVATION DES RÈGLES

Dispensing with compliance

9. If the application of any rule would cause unfairness to a party, the Tribunal may release the party from the obligation of complying with the rule.

9. Dans le cas où l'application d'une règle causerait une injustice à une partie, la Commission peut dispenser celle-ci de l'observation de cette règle.

Dispense

Gap in evidence or non-compliance

10. (1) The Tribunal may draw the attention of a party to any gap in the evidence of its case or any non-compliance with these Rules.

10. (1) La Commission peut signaler à une partie les lacunes que comporte sa preuve ou toute inobservation des présentes règles.

Lacunes

Remedy

(2) On request, the Tribunal may permit the party to remedy any gap in its evidence or non-compliance on any conditions that the Tribunal considers just, before the end of the proceedings.

(2) Elle peut, sur demande, permettre à une partie de remédier à une lacune ou une irrégularité, selon les modalités qu'elle juge équitables, avant la fin de l'instance.

Correction

CONFIDENTIAL MATERIAL

Confidential material **11.** (1) On request, the Tribunal may order that documents and exhibits that are to be filed be treated as confidential.

Contents of request (2) The request must set out
(a) the reasons for the confidential treatment of the documents and exhibits; and
(b) the nature and extent of potential harm that could result from the disclosure of the documents and exhibits.

Making of confidential documents and exhibits (3) Before making an order under subrule (1), the Tribunal must be satisfied that the documents and exhibits are to be treated as confidential, given the public interest in open and accessible proceedings.

DOCUMENTS CONFIDENTIELS

Traitement confidentiel **11.** (1) La Commission peut, sur demande, ordonner que des documents ou des pièces devant être déposés soient traités de façon confidentielle.

Contenu de la demande (2) La demande précise ce qui suit :
a) les raisons du traitement confidentiel;
b) la nature et l'étendue du préjudice que pourrait causer la divulgation.

Circonstances justifiant le traitement confidentiel (3) Avant de rendre une telle ordonnance, la Commission doit être convaincue de la nécessité du traitement confidentiel, étant donné l'intérêt du public à l'égard de la publicité des débats judiciaires.

FILING AND SERVICE

Definition of "document" **12.** For the purposes of rules 15 to 17, "document" does not include a request for review.

Request for review **13.** Any request for review made under section 8, 9 or 11 or subsection 12(2) or 13(2) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* that was transmitted by fax or by electronic means must also be sent by registered mail to the Tribunal within 15 days after the day on which they are transmitted.

Requirement to provide current contact information **14.** A party must notify the Tribunal of their full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address, and of any change in their contact information, without delay.

Manners of filing with Tribunal **15.** (1) A document may be filed with the Tribunal in any of the following manners:
(a) by hand delivery to the Tribunal's head office;
(b) by registered mail to the Tribunal's mailing address;
(c) by courier to the Tribunal's mailing address;
(d) by fax or other electronic means to the Tribunal; or
(e) by ordinary mail to the Tribunal's mailing address.

Receipt after 5:00 p.m. (2) A document that is filed with the Tribunal after 5:00 p.m., local time of the place where the sender is located, is considered to have been received on the next day that is not a holiday.

Service on any party **16.** (1) A document may be served on a party in any of the following manners:
(a) by hand delivery to the person that is the party;
(b) by registered mail to the party's mailing address;
(c) by courier to the party's mailing address;
(d) by fax or other electronic means to the party; or
(e) by ordinary mail to the party's mailing address.

DÉPÔT ET NOTIFICATION

Définition de « document » **12.** Pour l'application des articles 15 à 17, « document » ne vise pas les demandes de contestation ou de révision.

Demandes de contestation ou de révision **13.** Les demandes de contestation faites aux termes des articles 8, 9 ou 11 de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* et les demandes de révision faites aux termes des paragraphes 12(2) ou 13(2) de cette loi qui ont été envoyées par télécopieur ou par voie électronique doivent également, dans les quinze jours suivants, être envoyées par courrier recommandé à la Commission.

Fourniture de coordonnées à jour **14.** Une partie doit sans délai aviser la Commission de son nom au complet, son adresse municipale et, si elle est différente, son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou de télécopieur, soit son adresse électronique, et lui communiquer tout changement apporté à ses coordonnées.

Modes de dépôt auprès de la Commission **15.** (1) Le dépôt d'un document auprès de la Commission peut être effectué selon l'un des modes suivants :
a) en mains propres au siège de la Commission;
b) par courrier recommandé à son adresse postale;
c) par service de messagerie à son adresse postale;
d) par télécopieur ou autre moyen électronique;
e) par courrier ordinaire à son adresse postale.

Dépôt après 17 h (2) Tout document déposé auprès de la Commission après 17 h, heure locale du lieu où est situé l'expéditeur, est réputé reçu le premier jour suivant qui n'est pas un jour férié.

Notification à une partie **16.** (1) La notification d'un document à une partie peut être effectuée selon l'un des modes suivants :
a) en mains propres à la partie;
b) par courrier recommandé à son adresse postale;
c) par service de messagerie à son adresse postale;
d) par télécopieur ou autre moyen électronique;
e) par courrier ordinaire à son adresse postale.

Service to legal counsel or representative	(2) A document may be served on a party who is represented by legal counsel or another duly authorized representative by serving it on that party's legal counsel or duly authorized representative.	(2) La notification d'un document à une partie qui est représentée par un avocat ou une autre personne qui agit en qualité de représentant dûment autorisé peut être effectuée auprès de son avocat ou de son représentant dûment autorisé.	Notification à l'avocat ou au représentant
Receipt of service after 5:00 p.m.	(3) A document that is served on a party after 5:00 p.m., local time of the place where the sender is located, is deemed to have been received on the next day that is not a holiday.	(3) Tout document dont la notification est effectuée à une partie après 17 h, heure locale du lieu où est situé l'expéditeur, est réputé reçu le premier jour suivant qui n'est pas un jour férié.	Notification après 17 h
Registered mail or courier	17. (1) The filing or service of a document by registered mail or courier is effective on the day indicated on the receipt issued by the post office or courier service, as the case may be.	17. (1) La date du dépôt ou de la notification d'un document par courrier recommandé ou par service de messagerie correspond à celle indiquée sur le récépissé du bureau de poste ou du service de messagerie comme étant le jour de la réception.	Courrier recommandé ou service de messagerie
Fax or other electronic means	(2) The filing or service of a document by fax or other electronic means is effective on the day on which it is sent.	(2) La date du dépôt ou de la notification d'un document par télécopieur ou autre moyen électronique correspond à celle de la date de transmission.	Télécopieur ou autre moyen électronique
Ordinary mail	(3) The filing or service of a document by ordinary mail is effective on the day indicated on the postmark stamped on the envelope or, if no postmark is legible, on the day of the receipt.	(3) La date du dépôt ou de la notification d'un document par courrier ordinaire correspond à celle de la date indiquée sur le cachet postal apposé sur l'enveloppe ou, à défaut d'un cachet postal lisible, du jour de sa réception.	Courrier ordinaire

REPRESENTATION OF PARTIES

REPRÉSENTATION DES PARTIES

Individuals	18. (1) An individual may act in person or be represented by legal counsel or by another duly authorized representative.	18. (1) Une personne physique peut agir seule ou se faire représenter par un avocat ou toute autre personne qui agit en qualité de représentant dûment autorisé.	Personne physique
Corporations, partnerships or associations	(2) A corporation, partnership or unincorporated association must be represented by legal counsel or by an officer, partner or member.	(2) Une personne morale, une société de personnes ou une association sans personnalité morale se fait représenter par un avocat ou par l'un de ses dirigeants, associés ou membres.	Personne morale, société de personnes ou association
Coordinates of counsel or representative	(3) A party who is represented by legal counsel or another duly authorized representative must notify the Tribunal of the legal counsel or representative's contact information and of any changes to such information within seven days after the day on which the change is made.	(3) La partie qui est représentée par un avocat ou toute autre personne qui agit en qualité de représentant dûment autorisé est tenue de communiquer leurs coordonnées à la Commission, ainsi que tout changement qui y est apporté, dans les sept jours suivant le changement.	Coordonnées de l'avocat ou du représentant
Change of counsel or representative	(4) A party may change its legal counsel or representative by notifying the Tribunal of the change and the contact information of the new legal counsel or representative within seven days after the day on which that change is made.	(4) La partie qui désire changer d'avocat ou de représentant en avise la Commission dans les sept jours suivant le changement et lui communique leurs coordonnées.	Changement d'avocat ou de représentant

PROCEEDINGS

INSTANCES

General

Dispositions générales

Proceedings public	19. (1) Proceedings of the Tribunal are public.	19. (1) Les instances de la Commission sont publiques.	Instances publiques
<i>In camera</i> proceedings	(2) The Tribunal may order that a proceeding be held <i>in camera</i> at the request of any party if the party satisfies the Tribunal that the circumstances of the case warrant the request.	(2) Sur demande d'une partie, la Commission ordonne que l'instance se déroule à huis clos si elle est d'avis que les circonstances de l'affaire le justifient.	Huis clos
Remote conference	20. The Tribunal may order that a hearing, or any other step in a proceeding, be conducted in whole or in part by teleconference, videoconference or any other form of electronic communication.	20. La Commission peut ordonner qu'une audience ou toute autre mesure prise dans l'instance soit tenue en tout ou en partie par voie de conférence téléphonique ou de vidéoconférence ou par tout autre moyen de communication électronique.	Communication à distance

Affidavit evidence	<p>21. (1) A party may present evidence by affidavit by serving the affidavit on the other party and filing it with the Tribunal,</p> <p>(a) in the case of a proceeding by written submissions, within 30 days after the expiry of the time limits set out in rules 36 or 52; or</p> <p>(b) in the case of a proceeding by oral hearing, at least 15 days before the hearing date.</p>	<p>21. (1) Une partie peut présenter sa preuve par affidavit si elle notifie l'affidavit à l'autre partie et le dépose auprès de la Commission dans le délai suivant :</p> <p>a) dans le cas où une audience sur pièces est prévue, dans les trente jours suivant l'expiration du délai prévu aux articles 36 ou 52;</p> <p>b) dans le cas où une audience, autre qu'une audience sur pièces, est prévue, au moins quinze jours avant la date de l'audition.</p>	Preuve par affidavit
Availability of deponents	<p>(2) A party who intends to present evidence by affidavit must ensure that the deponent of the affidavit is available for cross-examination. The timing of the cross-examination is to be decided on the parties' mutual consent or, if the parties do not consent, by the Tribunal.</p>	<p>(2) La partie qui entend présenter sa preuve par affidavit doit s'assurer de la disponibilité de l'auteur de l'affidavit pour un contre-interrogatoire. Les parties conviennent entre elles du moment où se tient le contre-interrogatoire, toutefois, à défaut d'entente, la Commission en décide.</p>	Disponibilité de l'auteur de l'affidavit
Transcript of cross-examination	<p>(3) A party who cross-examines the deponent of an affidavit must file the transcript of the cross-examination with the Tribunal within seven days after the day on which the cross-examination takes place.</p>	<p>(3) Une partie qui contre-interroge l'auteur de l'affidavit est tenue de déposer la transcription du contre-interrogatoire auprès de la Commission dans les sept jours suivant la tenue de celui-ci.</p>	Transcription du contre-interrogatoire
Taking notice	<p>22. The Tribunal may take notice of any matter in order to expedite any proceeding.</p>	<p>22. La Commission peut admettre d'office toute question afin d'accélérer le déroulement de l'instance.</p>	Admission d'office
<i>Hearings</i>		<i>Audiences</i>	
Order of proceeding	<p>23. The Tribunal establishes the order of proceeding at the start of the oral hearing.</p>	<p>23. La Commission fixe les modalités de la conduite de ses audiences au début de celles-ci.</p>	Conduite des audiences
Exclusion of witnesses	<p>24. (1) The Tribunal may order witnesses to be excluded from the hearing while the other witnesses are called to give evidence.</p>	<p>24. (1) La Commission peut ordonner que les témoins déposent hors la présence les uns des autres.</p>	Exclusion des témoins
Recording of hearings	<p>(2) Hearings before the Tribunal may be recorded.</p>	<p>(2) Les audiences de la Commission peuvent être enregistrées.</p>	Enregistrement des audiences
Oath or solemn affirmation	<p>25. (1) A person to be examined on an oral examination must take an oath or make a solemn affirmation before being examined.</p>	<p>25. (1) La personne soumise à un interrogatoire oral prête serment ou fait une affirmation solennelle avant d'être interrogée.</p>	Serment ou affirmation solennelle
Examination, cross-examination and re-examination	<p>(2) A party at a hearing is entitled to examine their own witnesses, cross-examine any witnesses of the other party and re-examine their own witnesses on matters raised in cross-examination.</p>	<p>(2) Toute partie a le droit d'interroger ses propres témoins et de contre-interroger les témoins de l'autre partie, puis de réinterroger ses propres témoins sur des questions qui ont été soulevées lors du contre-interrogatoire.</p>	Interrogatoire, contre-interrogatoire et réinterrogatoire
IMPARTIALITY AND CONFLICT OF INTEREST		IMPARTIALITÉ ET CONFLIT D'INTÉRÊTS	
Parties raising bias or conflict of interest	<p>26. (1) A party that believes that a member of the Tribunal is not in a position to act impartially in a matter or is in a conflict of interest must immediately give written notice to the Tribunal, stating the reason for the opinion.</p>	<p>26. (1) La partie qui croit qu'un membre de la Commission n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions avec impartialité dans une affaire ou est en situation de conflit d'intérêts en avise sans délai la Commission par écrit, motifs à l'appui.</p>	Manque d'impartialité ou conflit d'intérêts soulevés par une partie
Decision within seven days of notice	<p>(2) The Chairperson of the Tribunal must issue a decision within seven days after the day on which he or she receives a notice under subrule (1).</p>	<p>(2) Le président de la Commission rend sa décision dans les sept jours suivant la réception de cet avis.</p>	Délai de sept jours pour la décision
Contents of decision	<p>(3) If the Chairperson determines that the member that was the subject of the notice is not in a position to act, the Chairperson must</p> <p>(a) exclude the member from the matter; and</p> <p>(b) give any directions that he or she considers necessary for the matter to be reconvened with a differently constituted Tribunal or order a new hearing.</p>	<p>(3) S'il estime que le membre faisant l'objet de l'avis n'est pas en mesure de continuer à exercer ses fonctions, le président :</p> <p>a) exclut le membre de cette affaire;</p> <p>b) donne les directives qu'il estime nécessaires pour que l'affaire se poursuive devant une commission constituée différemment ou ordonne une nouvelle audience.</p>	Contenu de la décision

Tribunal member raising bias or conflict of interest

27. If a member of the Tribunal feels that he or she is not in a position to act impartially or cannot review a matter due to a conflict of interest, the Chairperson must direct that the matter be reconvened with a differently constituted Tribunal or order a new hearing.

27. Si un membre de la Commission estime qu'il ne peut exercer ses fonctions avec impartialité dans une affaire ou ne peut réviser une affaire en raison d'un conflit d'intérêts, le président donne les directives nécessaires pour que l'affaire se poursuive devant une commission constituée différemment ou ordonne une nouvelle audience.

Manque d'impartialité ou conflit d'intérêts soulevés par un membre de la Commission

PART 3

PARTIE 3

REVIEW OF NOTICES OF VIOLATION

CONTESTATION DES PROCÈS-VERBAUX

Application

28. This Part applies to all proceedings before the Tribunal initiated as a result of a request made in accordance with the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* or the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations* under subsection 8(1), paragraph 9(2)(c) or paragraph 11(1)(b) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Penalties Act*.

28. La présente partie s'applique aux instances dont la Commission est saisie en application du paragraphe 8(1), de l'alinéa 9(2)c) ou du paragraphe 11(1) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* par suite d'une demande présentée conformément au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* ou au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)*.

Application

Acknowledgement of receipt

29. Within seven days after the day on which the Tribunal receives a request referred to in rule 28, the Tribunal must send

- (a) an acknowledgement of receipt of the request for review to the applicant; and
- (b) an acknowledgement of receipt of the request for review, along with a copy of the request for review, to the competent minister in relation to the violation or his or her delegated representative.

29. Dans les sept jours suivant la réception de la demande visée à l'article 28, la Commission fait parvenir :

- a) au demandeur un accusé de réception de la demande;
- b) au ministre compétent à l'égard de la violation pour laquelle le procès-verbal en cause a été établi, ou à son délégué autorisé, un accusé de réception de la demande ainsi qu'une copie de celle-ci.

Accusé de réception

Tribunal file

30. Within 15 days after the day on which the acknowledgement of receipt is sent, the Minister or his or her delegated representative must file with the Tribunal

- (a) proof of service of the notice of violation that is the subject of the review; and
- (b) a statement that there is no monetary penalty set out by the notice of violation or, if there is one, that it has not already been paid by the applicant.

30. Dans les quinze jours suivant l'envoi de l'accusé de réception, le ministre ou son délégué autorisé dépose auprès de la Commission :

- a) la preuve de la notification du procès-verbal qui est en cause dans la contestation;
- b) une déclaration portant que le procès-verbal ne prévoit pas d'amende ou, s'il en prévoit une, que le demandeur ne l'a pas encore payée.

Dossier de la Commission

Addendum

31. Within 15 days after the day on which a request referred to in rule 28 is made, unless the following information is already contained in the applicant's request for review, the applicant must file with the Tribunal an addendum containing the following information:

- (a) the applicant's full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address;
- (b) if the applicant is represented by a representative, written authority from the applicant for the representative to so act, as well as the representative's full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address;

31. Dans les quinze jours suivant la présentation de la demande visée à l'article 28, à moins que celle-ci ne contienne déjà les éléments ci-après, le demandeur dépose auprès de la Commission un addenda qui contient :

- a) son nom au complet, son adresse municipale et, si elle est différente, son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou de télécopieur, soit son adresse électronique;
- b) le cas échéant, le nom au complet de la personne qui le représente, le document portant autorisation, son adresse municipale et, si elle est différente son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou de télécopieur, soit son adresse électronique;
- c) le cas échéant, le nom au complet de son avocat, son adresse municipale et, si elle est

Addenda

	<p>(c) if the applicant is represented by legal counsel, their full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address;</p> <p>(d) the applicant's reasons for the request, other than defences that are not allowed under subsection 18(1) of the <i>Agriculture and Agri-Food Administrative Penalties Act</i>, along with any supporting documents;</p> <p>(e) the applicant's choice of official language for the proceeding; and</p> <p>(f) a complete copy of the notice of violation issued by the Canadian Food Inspection Agency, Health Canada or the Canada Border Services Agency that is being challenged.</p>	<p>différente son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou télécopieur, soit son adresse électronique;</p> <p>d) les motifs de la demande, lesquels ne peuvent, aux termes du paragraphe 18(1) de la <i>Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire</i>, comporter les éléments visés à ce paragraphe, ainsi que tout document à l'appui;</p> <p>e) la langue officielle qu'il souhaite utiliser pour cette instance;</p> <p>f) une copie du procès-verbal établi par l'Agence canadienne d'inspection des aliments, Santé Canada ou l'Agence des services frontaliers du Canada qui fait l'objet de la contestation, dans son intégralité.</p>	
Order on admissibility	<p>32. (1) The Tribunal must make a decision on the admissibility of a request for review within 60 days after the day on which the acknowledgement of receipt of the request is sent to the parties, and send that decision to the parties in writing without delay.</p>	<p>32. (1) La Commission statue sur l'admissibilité de la demande dans les soixante jours suivant l'envoi de l'accusé de réception aux parties, puis transmet sa décision aux parties par écrit sans délai.</p>	Admissibilité de la demande
Grounds to consider	<p>(2) The Tribunal must, in coming to its decision on admissibility, consider any relevant factor, including whether</p> <p>(a) the Minister or his or her delegated representative has complied with all of the requirements of rule 30; and</p> <p>(b) the applicant has complied with all of the requirements of rule 31.</p>	<p>(2) Pour statuer sur l'admissibilité, elle tient compte de tout facteur pertinent, notamment :</p> <p>a) du fait que le ministre ou son déléguaire autorisé s'est conformé ou non aux exigences de l'article 30;</p> <p>b) du fait que le demandeur s'est conformé ou non aux exigences de l'article 31.</p>	Facteurs pris en compte
Minister's report	<p>33. The Minister or his or her delegated representative must, within 30 days after the day on which the Tribunal decides that the request for review is admissible,</p> <p>(a) serve on the applicant a report containing any information relating to the violation, along with any supporting documents, and, if applicable, a written confirmation of the Minister's refusal of the request to enter into a compliance agreement made under paragraph 9(2)(a) of the <i>Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act</i>; and</p> <p>(b) file the report, any supporting documents and, if applicable, the written confirmation of the refusal set out in paragraph (a), along with proof that the report, supporting documents and, if applicable, the written confirmation of the refusal set out in paragraph (a) have been served on the applicant, with the Tribunal.</p>	<p>33. Dans les trente jours suivant la date de la décision de la Commission portant que la demande est admissible, le ministre ou son déléguaire autorisé :</p> <p>a) notifie au demandeur un rapport qui contient tous les renseignements relatifs à la violation ainsi que tout document à l'appui et, le cas échéant, une confirmation écrite du refus du ministre de transiger à la suite d'une demande faite aux termes de l'alinéa 9(2)a) de la <i>Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire</i>;</p> <p>b) dépose le rapport, ainsi que tout document à l'appui et, s'il y a lieu, la confirmation du refus visé à l'alinéa a), auprès de la Commission, accompagnés de la preuve de leur notification au demandeur.</p>	Rapport du ministre
Acknowledgement of receipt	<p>34. Within seven days after the day on which the Tribunal receives the report, the Tribunal must send an acknowledgement of receipt to the parties.</p>	<p>34. Dans les sept jours suivant la réception du rapport, la Commission fait parvenir un accusé de réception aux parties.</p>	Accusé de réception
Additional submissions	<p>35. Within 30 days after the day on which the report is served, the applicant must</p> <p>(a) indicate to the Tribunal whether they wish to proceed by way of oral hearing or by way of written submissions; and</p> <p>(b) file any additional submissions in relation to the report with the Tribunal.</p>	<p>35. Dans les trente jours suivant la date de notification du rapport, le demandeur :</p> <p>a) indique à la Commission s'il souhaite une audience en personne ou sur pièces;</p> <p>b) dépose ses observations supplémentaires à l'égard du rapport, le cas échéant, auprès de la Commission.</p>	Observations supplémentaires

No further submissions	<p>36. No further submissions are to be filed after</p> <p>(a) the expiry of the time limit for the filing of a Minister's report, if it has not been filed by the Minister or his or her delegated representative in accordance with rule 33;</p> <p>(b) the filing of the applicant's additional submissions in accordance with rule 35; or</p> <p>(c) the expiry of the time limit set out in rule 35 for the filing of the applicant's additional submissions, if none has been filed.</p>	<p>36. Aucune autre observation écrite ne peut être déposée après :</p> <p>a) l'expiration du délai fixé pour déposer le rapport, si celui-ci n'a pas été déposé par le ministre ou son délégué autorisé conformément à l'article 33;</p> <p>b) le dépôt des observations supplémentaires du demandeur conformément à l'article 35, le cas échéant;</p> <p>c) l'expiration du délai prévu à l'article 35 pour le dépôt par le demandeur d'observations supplémentaires, si ce dernier ne l'a pas fait.</p>	Aucun dépôt d'observations supplémentaires
Decision or notice of hearing	<p>37. The Tribunal must, after the day on which no further submissions are to be filed in accordance with rule 36,</p> <p>(a) if a review is proceeding by way of written submissions, render a decision based on the documents and exhibits received from the parties; or</p> <p>(b) if a review is proceeding by way of a hearing, send a notice of hearing to all parties at least 30 days before the hearing date.</p>	<p>37. Après la date où aucune autre observation écrite ne peut être déposée aux termes de l'article 36, la Commission :</p> <p>a) dans le cas où une audience sur pièce est prévue, rend sa décision en se fondant sur les documents et pièces reçues des parties;</p> <p>b) dans le cas où une audience, autre qu'une audience sur pièces, est prévue, envoie un avis d'audition aux parties au moins trente jours avant la date de l'audition.</p>	Décision ou avis d'audience
List of witnesses	<p>38. At least 20 days before the hearing of a matter, each party must serve on the other party and file with the Tribunal a list of the witnesses it intends to call, along with their civic address, mailing address if different from their civic address and telephone number.</p>	<p>38. Au moins vingt jours avant la date de l'audience, chaque partie notifie à l'autre partie une liste des témoins qu'elle entend interroger lors de l'audience qui contient leur adresse municipale et, si elle est différente, leur adresse postale ainsi que leur numéro de téléphone, et dépose cette liste auprès de la Commission.</p>	Liste des témoins
Failure to appear	<p>39. If one of the parties does not appear at the hearing, and if the Tribunal is satisfied that a notice of the hearing was sent to the most recent address on file of that party, the Tribunal may grant or dismiss the request for review, or proceed with the hearing in the party's absence and dispose of the review in any applicable manner referred to in section 14 of the <i>Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act</i>.</p>	<p>39. Si une partie est absente à une audience, la Commission peut, si elle est convaincue qu'un avis d'audition lui a été envoyé à sa dernière adresse figurant au dossier, soit accorder ou rejeter la demande, soit procéder en l'absence de la partie, et prendre toute décision applicable visée à l'article 14 de la <i>Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire</i>.</p>	Défaut de comparaître
Postponement and adjournment	<p>40. (1) The Tribunal may postpone or adjourn a hearing on any terms that it considers appropriate.</p>	<p>40. (1) La Commission peut remettre ou ajourner une audience selon les modalités qu'elle juge appropriées.</p>	Remise et ajournement
Delay	<p>(2) Any request for a postponement or an adjournment must be made at least 8 days before the hearing date.</p>	<p>(2) Toute demande de remise ou d'ajournement doit être faite au moins huit jours avant la date de l'audition.</p>	Délai
Decision after hearing or later	<p>41. The Tribunal may render a decision orally at the end of a hearing or it may reserve its decision until a later date.</p>	<p>41. Au terme de l'audience, la Commission rend sa décision oralement ou met l'affaire en délibéré.</p>	Décision
Decision to be sent	<p>42. The Tribunal must provide a decision in writing and send a copy of it to all parties without delay.</p>	<p>42. La Commission consigne sa décision et en envoie une copie aux parties sans délai.</p>	Communication de la décision

PART 4

REVIEW OF MINISTER'S DECISIONS

Application **43.** This Part applies to all proceedings before the Tribunal initiated as a result of a request made in accordance with the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* or

PARTIE 4

RÉVISION DES DÉCISIONS DU MINISTRE

43. La présente partie s'applique aux instances dont la Commission est saisie en application des paragraphes 12(2) ou 13(2) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière*

the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations* under subsection 12(2) or paragraph 13(2)(b) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Penalties Act*.

d'agriculture et d'agroalimentaire par suite d'une demande présentée conformément au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* ou au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)*.

No new evidence

44. The parties may present new evidence only with the permission of the Tribunal.

44. Les parties ne peuvent présenter de nouveaux éléments de preuve qu'avec la permission de la Commission.

Aucun nouvel élément de preuve

Acknowledgement of receipt

45. Within seven days after the day on which the Tribunal receives a request referred to in rule 43, the Tribunal must send

45. Dans les sept jours suivant la réception de la demande visée à l'article 43, la Commission fait parvenir :

Accusé de réception par la Commission

- (a) an acknowledgement of receipt of the request for review to the applicant; and
- (b) an acknowledgement of receipt of the request, along with a copy of the applicant's request for review, to the competent minister in relation to the violation or his or her delegated representative.

- a) au demandeur un accusé de réception de la demande;
- b) au ministre compétent à l'égard de la violation pour laquelle le procès-verbal en cause a été établi, ou à son délégué autorisé, un accusé de réception de la demande ainsi qu'une copie de celle-ci.

Tribunal file

46. Within 15 days after the day on which the acknowledgement of receipt is sent, the Minister or his or her delegated representative must file with the Tribunal proof that the Minister's decision that is subject to the review has been served on the applicant.

46. Dans les quinze jours suivant l'envoi de l'accusé de réception, le ministre ou son délégué autorisé dépose auprès de la Commission la preuve de la notification au demandeur de la décision du ministre qui est en cause.

Dossier de la Commission

Addendum

47. Within 15 days after the day on which a request referred to in rule 43 is made, unless the following information is already contained in the applicant's request for review, the applicant must file with the Tribunal an addendum containing the following information:

47. Dans les quinze jours suivant la présentation de la demande visée à l'article 43, à moins que celle-ci ne contienne déjà les éléments ci-après, le demandeur dépose auprès de la Commission un addenda qui contient :

Addenda

- (a) the applicant's full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address;
- (b) if the applicant is represented by a representative, written authority from the applicant for the representative to so act, as well as the representative's full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one of their telephone number, fax number and email address;
- (c) if the applicant is represented by legal counsel, their full name, civic address, mailing address if different from their civic address and at least one or more of their telephone number, fax number and email address;
- (d) the applicant's reasons to vary or set aside the Minister's decision;
- (e) the applicant's choice of official language for the proceeding;
- (f) a copy of the Minister's decision, including any reasons; and
- (g) a complete copy of the notice of violation issued by the Canadian Food Inspection Agency, Health Canada or by the Canada Border Services Agency that is being challenged.

- a) son nom au complet, son adresse municipale et, si elle est différente son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou de télécopieur, soit son adresse électronique;
- b) le cas échéant, le nom au complet de la personne qui le représente, le document portant autorisation, son adresse municipale et, si elle est différente son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou de télécopieur, soit son adresse électronique;
- c) le cas échéant, le nom au complet de son avocat, son adresse municipale et, si elle est différente son adresse postale, ainsi que soit son numéro de téléphone ou télécopieur, soit son adresse électronique;
- d) les motifs pour lesquels il demande que la décision du ministre soit modifiée ou annulée;
- e) la langue officielle qu'il souhaite utiliser pour cette instance;
- f) une copie de la décision du ministre et, le cas échéant, des motifs de la décision;
- g) une copie du procès-verbal établi par l'Agence canadienne d'inspection des aliments, Santé Canada ou l'Agence des services frontaliers du Canada qui est en cause, dans son intégralité.

Decision on admissibility	<p>48. (1) The Tribunal must make a decision on the admissibility of the request for review within 60 days after the day on which the acknowledgement of receipt of a request is sent to the parties, and send that decision to the parties in writing without delay.</p>	<p>48. (1) La Commission statue sur l'admissibilité de la demande dans les soixante jours suivant l'envoi de l'accusé de réception aux parties, puis transmet sa décision aux parties par écrit sans délai.</p>	Admissibilité de la demande
Grounds to consider	<p>(2) The Tribunal must, in coming to its decision on admissibility, consider any relevant factor, including whether</p> <p>(a) the Minister or his or her delegated representative has complied with rule 46; and</p> <p>(b) the applicant has complied with all of the requirements of rule 47.</p>	<p>(2) Pour statuer sur l'admissibilité, elle tient compte de tout facteur pertinent, notamment :</p> <p>a) du fait que le ministre ou son délégué autorisé s'est conformé à l'article 46;</p> <p>b) du fait que le demandeur s'est conformé ou non aux exigences de l'article 47.</p>	Facteurs pris en compte
Documents relating to the decision	<p>49. The Minister or his or her delegated representative must, within 30 days after the day on which the Tribunal decides that the request for review is admissible,</p> <p>(a) serve on the applicant a certified copy of all documents or exhibits relevant to the request for review that are in the possession of the Minister whose decision is subject to the review;</p> <p>(b) file with the Tribunal the certified copy of all documents or exhibits relevant to the request for review that are in the possession of the Minister whose decision is subject to the review along with proof that the documents were served on the applicant and any written confirmation of the Minister's refusal to enter into a compliance agreement pursuant to a request made under paragraph 9(2)(a) of the <i>Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act</i>; and</p> <p>(c) if there are any documents or exhibits that cannot be reproduced,</p> <p>(i) serve on the applicant a notice of filing containing a list of the documents or exhibits that cannot be reproduced, along with the reasons why they cannot be reproduced; and</p> <p>(ii) file the original documents or exhibits with the Tribunal along with proof that the notice of filing and reasons were served on the applicant.</p>	<p>49. Dans les trente jours suivant la date de la réception de la décision de la Commission portant que la demande est admissible, le ministre ou son délégué autorisé :</p> <p>a) notifie au demandeur une copie certifiée conforme de tous les documents et pièces pertinents relatifs à la demande, qui sont en la possession du ministre dont la décision fait l'objet de la demande;</p> <p>b) dépose auprès de la Commission une copie certifiée conforme de tous les documents et pièces pertinents relatifs à la demande qui sont en la possession du ministre dont la décision fait l'objet de la demande, ainsi que la preuve de sa notification au demandeur et, le cas échéant, une confirmation écrite du refus du ministre de transiger à la suite d'une demande faite aux termes de l'alinéa 9(2)a) de la <i>Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire</i>;</p> <p>c) dans le cas des documents et des pièces qui ne se prêtent pas à la reproduction :</p> <p>(i) notifie au demandeur le dépôt de ces documents et pièces en énumérant ceux qui sont en cause ainsi que les raisons pour lesquelles ils ne s'y prêtent pas,</p> <p>(ii) dépose auprès de la Commission les documents et pièces en cause, accompagnés de la preuve de la notification du dépôt et des raisons au demandeur.</p>	Documents à transmettre
Acknowledgement of receipt	<p>50. Within seven days after the day on which documents or exhibits were filed in accordance with rule 49, the Tribunal must send an acknowledgement of receipt of the material to the parties.</p>	<p>50. Dans les sept jours suivant le dépôt des documents ou pièces visés à l'article 49, la Commission fait parvenir aux parties un accusé de réception de ceux-ci.</p>	Accusé de réception
Request for oral hearing and additional reasons	<p>51. Within 30 days after the day on which the documents or exhibits that are in the possession of the Minister are filed in accordance with rule 49, the applicant must</p> <p>(a) indicate to the Tribunal whether they wish to proceed by way of oral hearing or by way of written submissions; and</p> <p>(b) file any additional reasons in response to the documents and exhibits filed by the Minister or his or her delegated representative with the Tribunal.</p>	<p>51. Dans les trente jours suivant le dépôt, conformément à l'article 49, des documents ou pièces qui étaient en la possession du ministre, le demandeur :</p> <p>a) indique à la Commission s'il souhaite une audience en personne ou sur pièces;</p> <p>b) dépose auprès de la Commission ses motifs supplémentaires en lien avec les documents ou pièces déposés par le ministre ou son délégué autorisé, le cas échéant.</p>	Demande d'audition et motifs supplémentaires

No further reasons	<p>52. No further reasons can be filed after</p> <p>(a) the expiry of the time limit for the filing of the Minister's documents or exhibits by the Minister or his or her delegated representative in accordance with rule 49, if they have not been filed;</p> <p>(b) the filing of the applicant's additional reasons in accordance with rule 51; or</p> <p>(c) the expiry of the time limit for the filing of the applicant's additional reasons in accordance with rule 51, if none has been filed.</p>	<p>52. Aucun motif supplémentaire ne peut être déposé après :</p> <p>a) l'expiration du délai fixé pour déposer les documents ou pièces, si ceux-ci n'ont pas été déposés par le ministre ou son délégué autorisé conformément à l'article 49;</p> <p>b) le dépôt des motifs supplémentaires du demandeur conformément à l'article 51, le cas échéant;</p> <p>c) l'expiration du délai prévu à l'article 51 pour le dépôt par le demandeur de motifs supplémentaires, si ce dernier ne l'a pas fait.</p>	Aucun dépôt de motifs supplémentaires
--------------------	--	---	---------------------------------------

Decision or notice of hearing	<p>53. The Tribunal must, after the day on which no further reasons are to be filed in accordance with rule 52,</p> <p>(a) if a review is proceeding by way of written submissions, render a decision based on the documents or exhibits received from the parties; or</p> <p>(b) if a review is proceeding by way of oral hearing, send a notice of hearing to all parties at least 30 days before the hearing date.</p>	<p>53. Après la date où aucun motif supplémentaire ne peut plus être déposé aux termes de l'article 52, la Commission :</p> <p>a) dans le cas où une audience sur pièce est prévue, rend sa décision en se fondant sur les documents et pièces reçus des parties;</p> <p>b) dans le cas où une audience, autre qu'une audience sur pièces, est prévue, envoie un avis d'audition aux parties au moins trente jours avant la date de l'audition.</p>	Décision ou avis d'audience
-------------------------------	--	--	-----------------------------

Failure to appear	<p>54. If one of the parties does not appear at the hearing, and if the Tribunal is satisfied that a notice of the hearing was sent to the most recent address on file of that party, the Tribunal may grant or dismiss the request for review, or proceed with the hearing in the party's absence and dispose of the review in any manner referred to in section 14 of the <i>Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act</i>.</p>	<p>54. Si une partie est absente à une audience, la Commission peut, si elle est convaincue qu'un avis d'audition lui a été envoyé à sa dernière adresse figurant au dossier, soit accorder ou rejeter la demande, soit procéder en l'absence de la partie et prendre toute décision applicable visée à l'article 14 de la <i>Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire</i>.</p>	Défaut de comparaître
-------------------	--	---	-----------------------

Postponements and adjournments	<p>55. (1) The Tribunal may postpone or adjourn a hearing on any terms that it considers appropriate.</p>	<p>55. (1) La Commission peut remettre ou ajourner une audience selon les modalités qu'elle juge appropriées.</p>	Remise et ajournement
--------------------------------	--	--	-----------------------

Delay	<p>(2) Any request for a postponement or an adjournment must be made at least 8 days before the hearing date.</p>	<p>(2) Toute demande de remise ou d'ajournement doit être faite au moins huit jours avant la date de l'audition.</p>	Délai
-------	---	--	-------

Decisions after hearing or later	<p>56. The Tribunal may render a decision orally at the end of a hearing or it may reserve its decision until a later date.</p>	<p>56. Au terme de l'audience, la Commission rend sa décision oralement ou met l'affaire en délibéré.</p>	Décision
----------------------------------	--	--	----------

Decision to be sent without delay	<p>57. The Tribunal must provide a decision in writing and send a copy of it to all parties without delay.</p>	<p>57. La Commission consigne sa décision et envoie une copie aux parties sans délai.</p>	Communication de la décision
-----------------------------------	---	--	------------------------------

REPEAL

58. The *Rules of the Review Tribunal (Agriculture and Agri-Food)*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

59. These Rules come into force on the day on which they are registered.

ABROGATION

58. Les *Règles de la Commission de révision (agriculture et agroalimentaire)*¹ sont abrogées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

¹ SOR/99-451

¹ DORS/99-451

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Rules.)***Issues**

The Canada Agricultural Review Tribunal's (the Tribunal) previous rules of procedure [*Rules of the Tribunal (Agriculture and Agri-Food)* SOR/99-451 (the Old Rules)] had become inadequate and contained several gaps. The Old Rules, enacted in 1999, no longer served the needs of the Tribunal, which has taken the role of a quasi-judicial body of first instance (that is, a body hearing cases on the facts and evidence). The Old Rules had been designed when the Tribunal acted as the body that reviewed the decisions of the Board of Arbitration (simply checking the reasoning of the Board), these Rules never fully contemplated first instance matters, such as the weighing of evidence and the calling of witnesses. By enacting the *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)* [the New Rules], the procedural gaps have been filled and new clarity regarding Tribunal procedures have been set out for the benefit of parties appearing before the Tribunal.

As the amounts of the agriculture and agri-food administrative monetary penalties (AMPs) have increased, the complexity of the procedures brought before the Tribunal have also kept pace. This has meant that more applicants are represented by legal counsel; more motions are being heard; more witnesses are being called; and the complexities of the legal questions being addressed have increased proportionately. Unfortunately, because the Old Rules did not take these kinds of interventions into account, the Tribunal had to develop these Rules on an ad hoc basis, causing delays in cases before the Tribunal, while allowing parties the possibility of strategically stalling procedures in order to avoid having to pay the fine.

In the past, the Old Rules also did a poor job of informing the parties (the applicant [an individual or business] and the respondent [a government agency]) before the Tribunal of what was expected of them to present their case, whether this included making motions to subpoena witnesses or filing additional information in order to adequately support a case. This led to significant delays in the administration of cases and forced the Tribunal to use its discretionary powers to fill in many of the gaps that were not covered in practice notes issued to stakeholders.

Moreover, the patchwork of procedural practices and their application created inconsistently across cases, leaving parties confused and the Tribunal open to potential actions in judicial review before the Federal Court of Appeal.

Background

The Canada Agricultural Review Tribunal, as it exists now, was established in 1983, as a reviewer of decisions made by the Board of Arbitration, a regulatory board for fruit and vegetable vendors, and as of 1997, as a reviewer of warnings and monetary fines issued on behalf of the Minister of Agriculture and Agri-Food, and later by the Minister of Health. These fines are currently issued by three agencies: the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), the

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)***Enjeux**

Les anciennes règles de procédure de la Commission de révision agricole du Canada (la Commission) [*Règles de la Commission (Agriculture et Agroalimentaire)* DORS/99-451 (les anciennes règles)] étaient devenues inadéquates et comportaient plusieurs lacunes. Promulguées en 1999, les anciennes règles ne répondaient plus aux besoins de la Commission, qui assume les fonctions d'un tribunal quasi judiciaire de première instance (à savoir un organe chargé de trancher des affaires en se fondant sur les faits et les éléments de preuve qui lui sont soumis). Comme elles ont été conçues à l'époque où la Commission était chargée d'examiner les décisions rendues par le Conseil d'arbitrage (c'est-à-dire de simplement vérifier le raisonnement suivi par le Conseil), ces règles n'ont jamais véritablement envisagé l'examen d'affaires en première instance, lesquelles exigent notamment l'examen d'éléments de preuve et la convocation de témoins. La promulgation des *Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)* [les nouvelles règles] a permis de combler les lacunes et de clarifier les procédures de la Commission au bénéfice des parties appelées à se présenter devant elle.

La complexité des affaires soumises à l'attention de la Commission s'est accrue à mesure qu'ont augmenté les montants des sanctions administratives pécuniaires (SAP) en matière d'agriculture et d'agroalimentaire. Cela a eu pour effet d'augmenter le nombre de demandeurs représentés par avocat, le nombre de requêtes entendues et le nombre de témoins convoqués. La complexité des questions juridiques s'est donc accrue en conséquence. Malheureusement, comme les anciennes règles ne tenaient pas compte de ce genre d'interventions, la Commission a dû créer de nouvelles règles au fur et à mesure des besoins, de sorte que des affaires se sont enlisées et que des parties ont pu stratégiquement étirer les procédures de façon à éviter de payer la pénalité.

Les anciennes règles ne permettaient donc pas à la Commission d'informer convenablement les parties, à savoir le demandeur (un particulier ou une société) et le défendeur (un organisme du gouvernement), de ses attentes à leur égard par rapport à l'assignation des témoins ou du dépôt de renseignements supplémentaires pour le bon déroulement d'une affaire. Cela a donné lieu à des retards considérables dans l'administration des causes et a obligé la Commission à recourir à son pouvoir discrétionnaire afin de combler bon nombre des lacunes non abordées par les avis de pratique délivrés aux intervenants.

De surcroît, cet assemblage disparate de pratiques procédurales et leur application non uniforme d'une affaire à l'autre ont semé la confusion chez les parties et portaient le risque de donner lieu à des demandes de contrôle judiciaire auprès de la Cour d'appel fédérale.

Contexte

La Commission de révision agricole du Canada existe sous sa forme actuelle depuis 1983, année où elle a été établie afin d'examiner les décisions rendues par le Conseil d'arbitrage, lequel était chargé de réglementer les activités des fournisseurs de fruits et de légumes. Depuis 1997, elle est l'organe responsable de l'examen des sanctions pécuniaires et des avertissements délivrés pour le compte du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et, de

Canada Border Services Agency (CBSA) and the Pest Management Regulatory Agency (PMRA) of Health Canada. These monetary fines or warnings are issued as notices of violation (NOVs) and are defined in greater detail within the *Canada Agricultural Products Act*, as well as the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* and its associated regulations. This group of legislation and policy is called the Administrative Monetary Penalties Regime (AMPs Regime) and is used by inspectors and employees of the various agencies to correct behaviour that may put human, plant or animal health at risk, whether that involves stopping the import of certain foods from abroad, or ensuring that an animal is traceable from farm to table. Usually NOVs are given out by inspectors when people or businesses break these rules. It is important to note that the AMPs Regime operates within the civil sphere of the law, rather than the criminal sphere and, therefore, NOVs are more like traffic violations, than a criminal act, like driving while impaired.

The Old Rules, drafted more than 15 years ago, came into force in 1999 and had become outdated because the Tribunal's mandate has shifted to exclusively reviewing AMPs violations. As its name implies, the Tribunal was designed primarily to review decisions of the Board of Arbitration, rather than performing first instance reviews from applicants (the people and businesses that receive NOVs) that are based upon facts and evidence. As the Tribunal's mandate has changed, the AMPs Regime has also changed over the last 10 to 15 years. The maximum amounts of NOVs issued were increased from \$5,000 to \$15,000, which dramatically increased the number of people seeking reviews, while making legal representation a viable option where it would have been uneconomical before. More parties seeking legal representation has also meant that the kinds of questions relating to evidence and the kinds of legal questions raised have also become much more complex. As maximum fines are now set to increase from \$15,000 to \$25,000, under proposed legislation currently before Parliament, it is believed that this trend will continue.

Another major change affecting the Tribunal was the delegation of inspection powers to the CBSA from the CFIA at airports (with border crossings set to begin in the near future). This has meant that air travelers coming back to Canada are also subject to AMPs ranging from \$500 to \$1,300, for individuals, should they fail to declare any food products that they may have on their person from abroad. As these AMPs represent a significant penalty, but one not so significant to justify seeking legal advice, the Tribunal has also had to adapt its practices and provide added instruction to applicants that are most often self-represented and who may have low levels of literacy or communication skills in either official language. To this effect, the Tribunal has produced numerous practice directions and developed a guide for self-represented litigants, although significant intervention on the part of the registry of the Tribunal has often been required in these cases.

façon plus récente, celui du ministre de la Santé. À l'heure actuelle, l'imposition de ces sanctions relève de trois organismes : l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada. Ces sanctions administratives pécuniaires (SAP) ou ces avertissements prennent la forme d'avis de violation et sont définis de façon plus précise dans la *Loi sur les produits agricoles au Canada*, de même que dans la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* et ses règlements d'application. Cet ensemble de dispositions législatives et de politiques compose le régime des SAP, utilisé par les inspecteurs et les employés de divers organismes afin de corriger des comportements posant des risques pour la santé des humains, des végétaux ou des animaux, que ce soit en mettant fin à l'importation de certains aliments provenant de l'étranger ou en veillant à la traçabilité d'un animal de la ferme à l'assiette. En règle générale, les inspecteurs délivrent des avis de violation aux particuliers ou aux sociétés qui enfreignent les règles. Il convient de souligner que le régime des SAP relève du domaine non pas criminel, mais civil, de sorte que les actes visés par les avis de violation s'apparentent davantage à des délits de la route plutôt qu'à des actes criminels comme la conduite en état d'ébriété.

Les anciennes règles, rédigées il y a plus de 15 ans, sont entrées en vigueur en 1999 et sont devenues désuètes à mesure que le mandat de la Commission a évolué vers la fonction exclusive d'examen des violations donnant lieu à des SAP. Comme son nom l'indique, la Commission était conçue principalement pour réviser les décisions du Conseil d'arbitrage plutôt qu'à procéder à des examens de première instance présentés par des demandeurs (les particuliers et les sociétés qui reçoivent des avis de violation) en se fondant sur les faits et les éléments de preuve qui lui sont soumis. Au cours des 10 ou 15 dernières années, le régime des SAP a évolué avec le mandat de la Commission. Le montant maximal des SAP est passé de 5 000 \$ à 15 000 \$; cela a eu pour effet d'accroître considérablement le nombre de personnes demandant une révision, et a fait du recours aux services d'un avocat une option économiquement viable, ce qui n'était pas le cas précédemment. Comme un plus grand nombre de parties cherchent à être représentées par un avocat, les questions d'ordre juridique, notamment celles liées aux éléments de preuve, sont devenues de plus en plus complexes. On s'attend à ce que cette tendance se poursuive, étant donné que le montant maximal des sanctions risque de passer de 15 000 \$ à 25 000 \$ en vertu d'un projet de loi qui est devant le Parlement à l'heure actuelle.

Un autre changement important pour la Commission a été la délégation à l'ASFC des pouvoirs d'inspection de l'ACIA dans les aéroports (et bientôt, dans les postes frontaliers). À présent, les passagers aériens rentrant au Canada sont également passibles de SAP pouvant aller de 500 \$ à 1 300 \$ s'ils omettent de déclarer des produits alimentaires provenant de l'étranger. Comme le montant de ces SAP est considérable, mais n'est pas suffisamment élevé pour justifier le recours à un avocat, la Commission a également dû adapter ses pratiques et fournir des instructions aux demandeurs qui, la plupart du temps, se représentent eux-mêmes, et peuvent avoir un faible niveau de connaissance juridique ou certaines lacunes sur le plan de la communication dans les deux langues officielles. À cette fin, la Commission a élaboré de nombreuses instructions relatives à ses pratiques et a créé un guide à l'intention des plaideurs non représentés, même si, bien souvent, une intervention importante du greffe de la Commission a été requise dans le cadre de telles affaires.

With respect to the composition of the Tribunal, it is a relatively small organization, with one full-time decision-maker (decides cases, acts somewhat like a judge and is the Tribunal's chairperson), one part-time decision-maker, an articling student, a senior registry officer (a person that handles all of the communications, documents, scheduling, submissions, etc., related to a case) and an administrative coordinator, as well as occasional student interns.

Objectives

The primary objective of the New Rules is formalizing some specific areas of difficulty encountered by the Tribunal. By setting out these issues and their proposed solutions into a public document, access to the rules is universal and they may be applied consistently across all hearings before the Tribunal, rather than having decision-makers use their discretionary authority.

The Tribunal has sought to ensure that its expectations as they relate to the parties and their receivables are explicit and clear. One of the most prevalent causes of delay at the Tribunal arises because of uncertainty as to Tribunal procedure, and because of last minute requests for extension of time limits.

The objective of this package is to protect and clarify the procedural rights of parties appearing before the Tribunal and to permit the Tribunal to apply these clarified rules in a manner leading to fairer, more expeditious and more cost-effective hearings of the cases coming before it.

Description

The following is a description of the regulatory changes.

The *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)* [the New Rules] are, as the name suggests, a set of ground rules for interactions between the parties, the Tribunal and each other. The Rules go into much greater detail as to how these interactions will take place, what deadlines will be imposed, as well as establishing policies on official languages and very basic rules of civil procedure that will apply during proceedings before the Tribunal.

In order to better address the fact that the work of the Tribunal has moved from reviewing decisions of the Board of Arbitration to primarily reviewing decisions by applicants who receive NOV's, the Tribunal has proceeded to fill in many of the gaps that had previously existed in the Old Rules. There was clarification given as to what types of interpretation services would be offered by the Tribunal and within what timelines parties should request these services. Additional rules have been elaborated for the use of affidavit evidence, for the provision of required personal and contact information, as well as for the clear delineation of firmer due dates for submissions. The rules surrounding the procedure for hearings have been greatly amended in order to ensure that all parties have adequate time to prepare for the hearing.

What is notably different with the New Rules, compared to the Old Rules, concerns the level of detail used for areas where there has been confusion among the parties about Tribunal practices, as well as in formalizing fixed deadlines for the submission of documents and requests prior to oral hearings. As a result, the New Rules allow flexibility for the Tribunal to set an agenda, particularly in cases where constitutional or other larger administrative

La Commission est une organisation relativement petite et se compose d'un décideur à temps plein (qui tranche les affaires, assume en quelque sorte le rôle d'un juge et qui est le président de la Commission), d'un décideur à temps partiel, d'un stagiaire en droit, d'un agent principal du greffe (personne qui traite toutes les communications, ainsi que tous les documents, calendriers, mémoires ou autres liés à une affaire) et d'un coordonnateur administratif, ainsi que de stagiaires occasionnels.

Objectifs

L'objectif principal des nouvelles règles consiste à régler en bonne et due forme certaines difficultés avec lesquelles la Commission était aux prises. Le fait d'énoncer les problèmes et les solutions proposées dans un document public assurera un accès universel aux règles et permettra aux décideurs de les appliquer uniformément dans le cadre de toutes les audiences plutôt que de devoir recourir à leur pouvoir discrétionnaire.

La Commission cherche à faire en sorte que ses attentes à l'égard des parties et de leurs clients soient claires et explicites. L'incertitude entourant la procédure et les demandes de prolongation de délai, présentées à la dernière minute, figurent parmi les principales sources de retards à la Commission.

Le présent document a pour but de protéger et de préciser les droits procéduraux des parties se présentant devant la Commission et de permettre à cette dernière d'appliquer ces règles clarifiées afin de tenir des audiences plus équitables, plus expéditives et plus efficaces.

Description

Voici une description des modifications apportées à la réglementation.

Les nouvelles *Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)* [les nouvelles règles] sont, comme le nom l'indique, un ensemble de règles de base régissant les rapports des parties entre elles et des parties avec la Commission. Les Règles fournissent beaucoup plus de détails sur la manière dont ces rapports doivent avoir lieu et fixent les délais à respecter en plus d'instaurer des politiques en matière de langues officielles et des règles très fondamentales de procédure civile qui s'appliqueront dans le cadre des délibérations devant la Commission.

Afin de mieux refléter la réorientation du mandat de la Commission, qui consiste désormais à examiner les décisions prises relativement à des demandeurs ayant reçu un avis de violation plutôt qu'à réviser les décisions rendues par le Conseil d'arbitrage, la Commission a comblé un bon nombre de lacunes découlant des anciennes règles. Des précisions ont été fournies au sujet des types de service d'interprétation que la Commission est en mesure d'offrir et des délais connexes. D'autres règles ont été élaborées sur l'utilisation d'affidavits, sur les coordonnées et les renseignements personnels nécessaires et sur l'établissement de délais fermes pour la présentation des soumissions. Les règles visant la procédure sur la tenue des audiences ont été considérablement modifiées pour s'assurer que toutes les parties disposent du temps nécessaire en vue de se préparer pour l'audience.

La principale amélioration par rapport aux anciennes règles, c'est que les nouvelles règles permettent d'éclaircir certaines pratiques de la Commission qui étaient nébuleuses pour les parties en plus d'établir des délais fixes pour la présentation des documents et des demandes avant une audience. Elles permettent ainsi à la Commission d'établir l'ordre du jour, surtout dans les cas où des questions d'ordre constitutionnel ou d'autres questions de nature

questions can cause difficulty in administering the case. There is also a notable addition allowing for the use of teleconferencing and videoconferencing technologies, when available, in order to make the Tribunal available to remote parts of the country, that may not be on the list of the Governor in Council appointed locations. These changes will help reduce the backlog of cases outstanding and allow the Tribunal to be more responsive to certain types of cases that may have a tendency to get stalled (particularly in situations where the party requesting the review has a significant number of cases before the Tribunal).

Equally important in these New Rules is the significant gap they fill by setting out what documents are expected from the parties and within what time frame. A significant amount of the registry's time was being spent requesting additional information from parties. This has been streamlined by the addition of rules that not only explain what information must be included in an applicant's request to have their NOV reviewed, or shortly thereafter, but also by setting out the timelines that the agency will have to provide additional information and the subsequent response that the applicant is allowed to make to the agency's formal report. Getting closer to the hearing, the New Rules establish fixed timelines for the use and cross-examination of affidavit evidence, for the calling of witnesses, for requests for adjournments or for the submission of additional information. These additional rules will bring greater clarity to the process and will ensure that there will be fewer surprises on the day of the hearing.

In conclusion, the relative patchwork of procedural rules is now significantly ameliorated with the coming into force of the New Rules, which will allow for more consistent decision-making by the Tribunal's members, while also helping the parties to communicate with each other and with the Tribunal more effectively. Through this better communication, applications for judicial review will be expected to occur less frequently.

Consultation

The Tribunal consulted informally with agency stakeholders and received feedback from them. The suggestions received by the Tribunal from these stakeholders were considered in the drafting of the New Rules.

Results of prepublication

The Tribunal methodically sought comments and feedback from all stakeholders with respect to the *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)* [the New Rules]. Firstly, the Tribunal's New Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 18, 2014, and were open for comment until November 17, 2014. The Tribunal also sent copies of the New Rules to all parties appearing before it during the previous year. In addition, it sent copies of the New Rules to all legal counsel and representatives appearing before it during the previous year. Furthermore, the Tribunal used its own Web site's (cart-crac.gc.ca) newsfeed to announce the prepublication of the New Rules in the *Canada Gazette*, Part I, and solicit comments. Finally, the Tribunal used social media, specifically, its own Twitter feed, to announce the prepublication of its New Rules, with a link to the *Canada Gazette*, Part I, in order to further encourage comments on the proposed changes.

administrative importantes peuvent rendre la gestion de l'instance plus difficile. Un autre changement important est celui permettant le recours à la téléconférence et à la vidéoconférence de manière à faciliter l'accès à la Commission aux régions plus éloignées du pays, qui ne sont peut-être pas sur la liste des lieux désignés par le gouverneur en conseil. Ces modifications vont contribuer à la réduction de l'arriéré d'affaires en instance et permettre à la Commission d'être plus attentive à certains types de cas ayant tendance à traîner en longueur (plus particulièrement celles où la révision a été demandée par une partie ayant un grand nombre de dossiers en cours d'instance devant la Commission).

Il est aussi important de souligner que les nouvelles règles comblent une lacune importante en indiquant clairement les documents que les parties doivent fournir, de même que le moment où ils doivent être soumis. Le greffe consacrait beaucoup de temps à demander aux parties de fournir des renseignements supplémentaires. Ce processus est simplifié par l'ajout de règles qui expliquent non seulement quels renseignements doivent être fournis dans la demande de révision d'un avis de violation, mais établissent les délais dont disposera l'agence pour soumettre d'autres renseignements de même que le contenu de la réponse que les demandeurs peuvent fournir au rapport officiel de l'agence. À l'approche de la date d'audience, les nouvelles règles fixent les délais relatifs à l'utilisation et du contre-interrogatoire sur affidavit, à la convocation de témoins, aux demandes d'ajournement et à la présentation de renseignements supplémentaires. Ces règles additionnelles vont clarifier le processus et réduire les surprises le jour de l'audience.

En conclusion, un assemblage disparate de règles procédurales est sensiblement amélioré par l'entrée en vigueur des nouvelles règles, permettant ainsi une meilleure cohérence dans les décisions rendues par les décideurs tout en aidant les parties à communiquer plus efficacement entre elles et avec la Commission. De meilleures communications devraient avoir pour effet de rendre moins fréquent le nombre de demandes de contrôle judiciaire.

Consultation

La Commission a consulté des intervenants des différentes agences de façon non officielle et reçu des commentaires de leur part. Les suggestions que ces intervenants ont formulées à l'intention de la Commission ont été prises en considération lors de la rédaction des nouvelles règles.

Résultats de la consultation préalable à la publication

La Commission a méthodiquement sollicité les commentaires et la rétroaction de tous les intervenants concernant les *Règles de la Commission d'examen (Commission de révision agricole du Canada)* [les nouvelles règles]. Premièrement, les nouvelles règles de la Commission ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 18 octobre 2014, et les parties intéressées avaient jusqu'au 17 novembre 2014 pour formuler des commentaires. La Commission a également fait parvenir une copie des nouvelles règles à toutes les parties ayant comparu devant elle au cours de l'année précédente. De plus, elle a fait parvenir une copie des nouvelles règles à tous les avocats et représentants ayant plaidé devant la Commission durant l'année précédente. En outre, la Commission a utilisé le fil de nouvelles de son propre site Web (cart-crac.gc.ca) pour annoncer la publication préalable de ses nouvelles règles dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et pour solliciter des commentaires. Enfin, la Commission a utilisé les médias sociaux, plus particulièrement son compte Twitter, pour annoncer la publication préalable des nouvelles règles en fournissant le lien vers la Partie I de la *Gazette du Canada*, afin d'obtenir encore plus de commentaires sur les modifications proposées.

From these efforts, the Tribunal received one set of comments from sources outside the federal government, that being the Food Processors of Canada. After a careful review of these comments, the Tribunal has decided to implement one of their proposed changes. In addition, the Tribunal has communicated with the Food Processors of Canada to explain why certain proposed changes were not implemented.

The Tribunal also received comments from Agency stakeholders. As a result of these comments and the Tribunal's own review of the New Rules that were published in the *Canada Gazette*, Part I, the Tribunal has also made changes to 10 of the other rules initially proposed, for greater clarification and for the extension of certain time limits.

(1) The Food Processors of Canada comments

The first comments received from the Food Processors of Canada pertained to the consultation section of the previous Regulatory Impact Analysis Statement, which accompanied the proposed *Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)* in the *Canada Gazette*, Part I. The comment expressed the feeling that there was a lack of consultation with new stakeholders (such as the meat industry) affected by the administrative monetary penalties regime. The Food Processors of Canada also requested that the New Rules be republished in the *Canada Gazette*, Part I, after having taken into account concerns from new stakeholders. The Tribunal is of the opinion that it has been diligent and has made all efforts to reach out to its stakeholders. Furthermore, the Tribunal has examined and considered all the present comments submitted by the Food Processors of Canada. For those stated reasons, the Tribunal does not feel that republication is a necessary step.

The second comment submitted by the Food Processors of Canada was in relation to section 6 of the New Rules. The comment expressed the idea that time limits should only be extended if the request is made before their expiration. The Tribunal believes that section 6 of the New Rules, which simply restates the prior section 6 of the Old Rules, does not require any modification. The Tribunal's mandate is better served by maintaining its present level of discretion with respect to the extension of time limits.

The third comment received from the Food Processors of Canada pertained to section 13 of the New Rules. The comment expressed agreement with the rule. Consequently, no change is required as a result of this comment.

The fourth comment submitted by the Food Processors of Canada was with respect to section 16 of the New Rules. The comment enquired as to whether the parties could instead determine the means by which the service of documents and acknowledgement of service would take place. After careful examination, the Tribunal is of the opinion that the manner by which documents are to be served on parties requires a greater level of certainty than the suggested method of leaving it to the discretion of the parties. Consequently, the Tribunal does not feel that any change is required as a result of this comment.

Ces efforts ont porté leurs fruits. La Commission a reçu une seule série de commentaires provenant de sources en dehors du gouvernement fédéral, en occurrence, de la part de l'organisme des fabricants de produits alimentaires du Canada. Après un examen attentif de ces commentaires, la Commission a décidé de mettre en œuvre l'un des changements proposés. De plus, la Commission a communiqué avec l'organisme des fabricants de produits alimentaires du Canada pour leur expliquer pourquoi certaines de leurs suggestions ne seraient pas mises en vigueur.

La Commission a également reçu des commentaires des agences gouvernementales. À la suite de ces commentaires, et suivant sa propre analyse des nouvelles règles, publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, la Commission a décidé d'apporter des modifications à 10 autres règles initialement proposées. Les changements apportés sont pour clarifier certaines règles et pour prolonger certains délais.

(1) Commentaires des fabricants de produits alimentaires du Canada

Les premiers commentaires formulés par les fabricants de produits alimentaires du Canada visaient la section de la consultation du précédent résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait les *Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)*, proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ces commentaires laissaient entendre que les nouveaux intervenants (par exemple l'industrie de transformation de la viande) touchés par le régime des sanctions administratives pécuniaires n'avaient pas été assez consultés. Les fabricants de produits alimentaires du Canada ont également demandé que les nouvelles règles soient publiées à nouveau dans la Partie I de la *Gazette du Canada* après que les préoccupations des nouveaux intervenants auront été prises en considération. La Commission est d'avis qu'elle a fait preuve de diligence et qu'elle a déployé tous les efforts nécessaires pour informer ses intervenants. En outre, elle a examiné et pris en considération tous les commentaires présentés par les fabricants de produits alimentaires du Canada. Pour ces raisons, la Commission estime qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle publication.

Le deuxième commentaire présenté par les fabricants de produits alimentaires du Canada portait sur l'article 6 des nouvelles règles et proposait que les délais soient prorogés uniquement si la demande est présentée avant l'expiration du délai prévu. La Commission croit que l'article 6 des nouvelles règles, qui reprend simplement l'article 6 des anciennes règles, n'a pas besoin d'être modifié. La Commission exercera mieux son mandat en conservant le niveau actuel de discrétion dont elle fait preuve quant à la prorogation des délais.

Le troisième commentaire formulé par les fabricants de produits alimentaires du Canada vise l'article 13 des nouvelles règles. L'organisme se dit d'accord avec la règle. Par conséquent, ce commentaire ne donne lieu à aucun changement.

Le quatrième commentaire présenté par les fabricants de produits alimentaires du Canada portait sur l'article 16 des nouvelles règles. L'organisme aimerait que les parties puissent décider du mode de notification d'un document et du mode d'accusé de réception. Après un examen attentif, la Commission est d'avis que le mode de notification d'un document exige un niveau de certitude plus élevé que la méthode suggérée de laisser ce mode de notification aux soins des parties. Par conséquent, la Commission ne croit pas que ce commentaire nécessite une modification.

The fifth comment received by the Food Processors of Canada asked that a provision be added addressing the situation where a change of ownership takes place during a Tribunal review process. After careful consideration, the Tribunal does not feel that a specific rule, addressing such a rare occurrence, is warranted. Should these situations arise, they will be treated on a case-by-case basis.

The sixth comment sent by the Food Processors of Canada pertained to section 41 of the New Rules. This comment stated that if the Tribunal reserves its decision for a later date, it must notify both parties in writing of the expected date of decision. In practice, the Tribunal very rarely issues decisions from the bench. Therefore, this proposed rule would obligate the Tribunal to contact all parties in writing after virtually every hearing and provide an estimated time frame for decision, which can vary greatly depending on the complexity of the case. This would place an additional burden on the Tribunal's resources and could potentially delay decision-makers by adding an additional administrative requirement. For those reasons the Tribunal does not feel any change is required to this rule.

The seventh and last comment by the Food Processors of Canada concerned paragraph 49(c) of the New Rules. The comment asked that when the Minister is unable to produce documents or exhibits relevant to the case, that reasons be provided for this failure to produce them. The Tribunal is of the opinion that this comment should be implemented as it will lead to greater procedural fairness for applicants appearing before it. As a result, changes were made to subparagraphs 49(c)(i) and (ii) adding the requirement that the Minister explain the reasons why relevant documents or exhibits cannot be reproduced. The Tribunal believes that these changes address concerns raised by this comment.

(2) Changes made for clarification and for the adjustment of time limits

The first change made to the New Rules, for clarification purposes, appears at section 9. The words "dispense the party from" has been replaced in the English version by the words "release the party from the obligation of." The Tribunal believes that the new wording is more grammatically sound. No changes were made to the French version of the New Rules, as the appropriate terms were already being used.

The second change made to the New Rules is to section 30. The delay for the Minister to file a proof of service and statement has been extended from 7 days to 15 days. This change was made to ensure that the Minister be given enough time to file the needed documents with the Tribunal. The Tribunal believes that this change will allow the Minister sufficient time to file and, as a result, avoid the Minister needing to request extensions to file all needed documents. This change was implemented in both the English and French versions of the New Rules.

The third change to the New Rules, for greater clarity, is at section 31, where the words "or evidence" have been removed at paragraph (d) of the English version of the New Rules. The terms "or evidence" were already encompassed by the terms "any supporting documents." This change therefore eliminated a redundancy in the wording of that particular section. The equivalent change was

Le cinquième commentaire formulé par les fabricants de produits alimentaires du Canada demande l'ajout d'une disposition en cas de changement de titre de propriété durant un processus de révision de la Commission. À la suite d'un examen attentif, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'imposer une règle particulière pour un cas aussi rare. Si des situations de ce genre se présentent, elles seront traitées au cas par cas.

Le sixième commentaire formulé par les fabricants de produits alimentaires du Canada porte sur l'article 41 des nouvelles règles. L'organisme affirme que si la Commission remet sa décision à une date ultérieure, les deux parties devraient être avisées par écrit de la date prévue de la décision. En pratique, la Commission rend très rarement des décisions sur le banc. Par conséquent, la règle proposée obligerait la Commission à communiquer par écrit avec toutes les parties après pratiquement toutes les audiences et à fournir un délai prévu pour les décisions, ce qui peut grandement varier en fonction de la complexité de l'affaire. Cette procédure imposerait un fardeau supplémentaire aux ressources de la Commission et pourrait retarder les décisions en imposant une exigence administrative supplémentaire. Pour ces motifs, la Commission estime que cette modification à la règle n'est pas nécessaire.

Le septième et dernier commentaire formulé par les fabricants de produits alimentaires du Canada vise l'alinéa 49c) des nouvelles règles. Quand le ministre est incapable de produire des documents ou des pièces se rapportant à l'affaire, les fabricants de produits alimentaires du Canada demandent que des motifs soient fournis pour expliquer cette incapacité de les produire. La Commission est d'avis que ce commentaire doit se traduire par une modification, puisqu'il mènera à une plus grande équité procédurale pour les demandeurs se présentant devant la Commission. Par conséquent, des modifications ont été apportées aux sous-alinéas 49c)(i) et (ii) pour ajouter l'obligation pour le ministre d'expliquer les motifs pour lesquels les pièces ou les documents pertinents ne peuvent être reproduits. La Commission croit que ces modifications répondent aux préoccupations soulevées par ce commentaire.

(2) Modifications visant à clarifier et à modifier les délais

Le premier changement visant à préciser les nouvelles règles se trouve à l'article 9. Dans la version anglaise, l'expression « dispense the party from » a été remplacée par « release the party from the obligation of ». La Commission estime que la nouvelle formulation est plus juste du point de vue grammatical. Aucun changement n'a été apporté à la version française des nouvelles règles étant donné que la bonne expression était déjà utilisée.

Le deuxième changement apporté aux nouvelles règles vise l'article 30. Le délai accordé au ministre pour déposer la preuve de la notification du procès-verbal et la déclaration a été prolongé de 7 à 15 jours. Cette modification vise à assurer que le ministre dispose du temps voulu pour déposer les documents nécessaires auprès de la Commission. Celle-ci estime que ce changement donnera au ministre le temps dont il a besoin pour déposer tous les documents requis et lui évitera de demander une prolongation. Ce changement a été apporté aux versions anglaise et française des nouvelles règles.

Le troisième changement aux nouvelles règles vise à clarifier l'article 31 en supprimant les mots « or evidence » à l'alinéa d) de la version anglaise. L'expression « any supporting documents » rendait déjà le sens de « or evidence ». Par conséquent, cette modification a permis d'éliminer la redondance dans la formulation de cet article particulier. La version française a subi un changement

made to the corresponding section of the French version of the New Rules, where the words “ou élément de preuve” were removed to address the same concerns.

The fourth change to the New Rules, for greater clarity and consistency, is at section 33. In the English version, at paragraphs (a) and (b), the words “or evidence” were removed to eliminate a perceived redundancy in the language. In the French version, the words “ou éléments de preuve” were removed for the same reason. Another change to section 33 occurred at paragraph (a), where the words “any refusal by the Minister” were replaced by “if applicable, a written confirmation of the Minister’s refusal” in the English version. In the French version, a similar change resulted in the words “le cas échéant, une confirmation écrite du refus du ministre” being added. These changes to paragraph (a) of section 33, were made to clarify the wording, as well as to ensure consistency between the English and French versions of the New Rules. Lastly, the final change made to section 33 of the New Rules was at paragraph (b) to clarify the content and to ensure consistency with paragraph (a). In the English version, the words “and, if applicable, the written confirmation of the refusal set out in paragraph (a)” were added to ensure consistency with paragraph (a). Similarly, in the French version, the words “et, s’il y a lieu, la confirmation du refus visé à l’alinéa a)” were added to ensure consistency with paragraph (a) and to reflect the equivalent change made to the English version.

The fifth change made to the New Rules, for clarification purposes, was to paragraph 35(a) which added the words “or by way of written submissions” to the English rule and “en personne ou sur pièces” to the French version of the rule. These changes were made to reflect that the rule makes the parties clearly aware of the two forms of reviews conducted at the Tribunal, namely, reviews by written submissions only and reviews by way of oral hearing.

The sixth change was to the English version of the New Rules, at section 40. For clarification purposes, the word “Tribunal” was capitalized to be consistent with its usage throughout the other sections of the New Rules. No change was necessary in the French version of this section, as the equivalent word “Commission” was already capitalized.

A seventh change was made to section 46. The delay for the Minister to send proof of service of their decision on the parties was extended from 7 days to 15 days. This change was made in order to allow the Minister sufficient time to send the proof of service. The Tribunal believes that this change will allow the Minister sufficient time to file and, as a result, avoid the Minister needing to request extensions to file the required proof of service with the Tribunal.

An eighth change to the New Rules was made to paragraphs 49(a) and (b). This change was made for clarification purposes. The words “or exhibits” were added to both subsections of the English version to be consistent with the rest of the sections of the New Rules. The equivalent change was made to the French version of the New Rules where the words “et pièces” were added to both subsections.

A ninth change was made for clarification purposes, once again to paragraph 49(b). This change clarifies the obligation of the Minister to provide a written confirmation of refusal to enter into a compliance agreement. This change was implemented in both the English and French versions of the New Rules.

A tenth and final change was made to the New Rules, this time to paragraph 51(a), for clarification purposes. This paragraph was amended by adding the wording “or by way of written submissions” to the English version and “en personne ou sur pièces” to the

équivalent à l’article 31 des nouvelles règles; les mots « ou élément de preuve » ont été supprimés pour les mêmes raisons.

Le quatrième changement apporté aux nouvelles règles vise à assurer une plus grande clarté et cohérence à l’article 33. Dans la version anglaise, aux alinéas a) et b), les mots « or evidence » ont été supprimés pour éliminer la redondance perçue dans la formulation. Dans la version française, les mots « ou éléments de preuve » ont été éliminés pour la même raison. L’article 33 a fait l’objet d’une autre modification à l’alinéa a), où les mots « any refusal by the Minister » ont été remplacés par « if applicable, a written confirmation of the Minister’s refusal ». Dans la version française, une modification similaire s’est traduite par l’ajout des mots « le cas échéant, une confirmation écrite du refus du ministre ». Ces modifications à l’alinéa a) de l’article 33 ont été apportées pour clarifier la formulation ainsi que pour assurer la cohérence entre les versions anglaise et française des nouvelles règles. Enfin, l’article 33 a fait l’objet d’une dernière modification à l’alinéa b) pour préciser le contenu et assurer la cohérence avec l’alinéa a). Dans la version anglaise, les mots « and, if applicable, the written confirmation of the refusal set out in paragraph (a) » ont été ajoutés. De même, dans la version française, les mots « et, s’il y a lieu, la confirmation du refus visé à l’alinéa a) » ont été ajoutés pour assurer la cohérence avec l’alinéa a) et pour tenir compte du changement équivalent apporté à la version anglaise.

La cinquième modification apportée aux nouvelles règles visait à clarifier l’alinéa 35a) en ajoutant les mots « or by way of written submissions » à la règle anglaise et « en personne ou sur pièces » à la version française de la règle. Ces modifications ont pour but de bien informer les parties des deux formes de révisions menées par la Commission, c’est-à-dire les examens par demandes écrites uniquement ou les examens par audience.

La sixième modification apportée à l’article 40 de la version anglaise des nouvelles règles visait à mettre la majuscule au mot « Tribunal » aux fins de clarification, pour respecter l’usage dans le reste des articles des nouvelles règles. Aucune modification n’a été nécessaire dans la version française de cet article, puisque l’équivalent, « Commission », portait déjà la majuscule.

Une septième modification a été apportée à l’article 46. Le délai dont dispose le ministre pour envoyer la preuve de la notification de sa décision aux parties a été prolongé de 7 à 15 jours. Ce changement vise à donner au ministre le temps nécessaire pour envoyer la preuve de la notification. La Commission estime que ce changement donnera au ministre le temps voulu pour déposer la preuve de la notification requise, et lui évitera ainsi de devoir demander des prolongations.

Les nouvelles règles ont fait l’objet d’une huitième modification visant les alinéas 49a) et b), et ce, aux fins de clarification. Les mots « or exhibits » ont été ajoutés aux deux alinéas de la version anglaise afin d’assurer la cohérence avec le reste des articles des nouvelles règles. Un changement équivalent a été apporté à la version française des nouvelles règles où les mots « et pièces » ont été ajoutés aux deux alinéas.

Une neuvième modification visait à clarifier une fois de plus l’alinéa 49b). Cette modification précise l’obligation pour le ministre de fournir une confirmation écrite de refus de transiger. Cette modification a été apportée aux versions anglaise et française des nouvelles règles.

La dixième et dernière modification aux nouvelles règles visait cette fois à clarifier l’alinéa 51a). Cet alinéa a été modifié en ajoutant les mots « or by way of written submissions » à la règle anglaise et « en personne ou sur pièces » à la version française de

French version of the New Rules. This change was made to reflect that the rule makes the parties aware of the two forms of reviews conducted at the Tribunal, namely, reviews by written submissions only and reviews by way of oral hearing.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule refers to the Government initiative to reduce regulatory red tape and control administrative burden to Canadian businesses. This rule does not apply to this package, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this package, as it imposes costs of less than \$100,000 on business.

Rationale

The Canada Agricultural Review Tribunal provides an independent third-party check on three agency regulators that administer the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regime, namely the Canadian Food Inspection Agency, the Canada Border Services Agency and the Pest Management Regulatory Agency of Health Canada. This Regime was established to protect the Canadian public, as well as Canadian agriculture and wildlife from potential disease and pests. While the Administrative Monetary Penalties Regime is one of many tools that these agencies may avail themselves of, it is an important one that bridges the gap between a simple warning and costly criminal proceedings of an alleged offender.

Overall, the operational footprint of the Tribunal is quite small and the fines collected under the AMPs regime are modest. This being said, regulations of the agriculture and agri-food sectors affect a broad and ever-expanding number of industries and business sectors. Canadians are increasingly interested in ensuring that their food is safe and has been treated with a level of care that had not been contemplated in the past. Food forms an important part of a nation’s cultural fabric and questions of food sovereignty and sustainability continue to reverberate in political and public circles. With legislation currently before Parliament that would raise maximum fines to \$25,000 and the addition of business lines, including federally licensed abattoirs and meat processing plants, it is unlikely that work for the Tribunal will be decreasing.

In terms of tying these proposed changes to government savings and a decrease in administrative costs to business, any increased level of certainty in the Tribunal’s proceedings will mean less time spent by a business owner, or their lawyer, trying to determine the best course of action or remedy sought. Better informed parties would allow the Tribunal to manage cases more effectively, thus being able to hear more cases each year, rather than spending time on administrative and planning matters. While this will not necessarily equate to direct savings, fewer adjourned hearings would go a long way to reducing travel costs and time spent carrying out the work of the Tribunal.

la règle. Ce changement reflète le fait que la règle renseigne bien les parties sur les deux formes de révisions menées par la Commission, c’est-à-dire les examens en personne et les examens sur pièces uniquement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » renvoie à l’initiative du gouvernement visant à réduire les lourdeurs de la réglementation et à limiter le fardeau administratif des entreprises canadiennes. Cette règle ne s’applique pas à la présente proposition, puisqu’elle n’a pas pour effet de changer le fardeau administratif imposé à l’entreprise.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, puisqu’elle impose aux entreprises un coût inférieur à 100 000 \$.

Justification

La Commission de révision agricole du Canada est une instance indépendante chargée de surveiller les activités des trois organismes de réglementation qui administrent le régime des sanctions administratives pécuniaires en matière d’agriculture et d’agro-alimentaire, à savoir l’Agence canadienne d’inspection des aliments, l’Agence des services frontaliers du Canada, et l’Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire de Santé Canada. Ce régime a été établi afin de protéger la population canadienne ainsi que les terres agricoles et la faune du Canada contre les maladies et les parasites susceptibles de leur nuire. Bien qu’il ne constitue que l’un des outils auxquels les organismes gouvernementaux peuvent recourir, il s’agit d’un élément important qui permet de combler le vide entre un simple avertissement et une poursuite criminelle coûteuse contre un contrevenant allégué.

Dans l’ensemble, l’empreinte opérationnelle de la Commission est très restreinte et les amendes perçues au titre du régime des SAP sont modestes. Néanmoins, la réglementation des secteurs agricole et agroalimentaire a une incidence sur un nombre élevé et sans cesse croissant d’entreprises et de secteurs commerciaux. Les Canadiens tiennent de plus en plus à s’assurer que les aliments qu’ils consomment sont sûrs et que ceux-ci ont été traités plus soigneusement que jamais auparavant. L’alimentation est une partie importante du tissu social d’un pays et les questions liées à la souveraineté et à la durabilité alimentaires continuent de susciter l’intérêt au sein des sphères politique et publique. Compte tenu du fait que le Parlement se penche actuellement sur un projet de loi prévoyant la hausse à 25 000 \$ du montant maximal des amendes et l’ajout de secteurs d’activité (y compris les abattoirs et les établissements de transformation de la viande agréés par le gouvernement fédéral) au nombre de ceux visés par la réglementation, il est peu probable que l’on assiste à une diminution de la charge de travail de la Commission.

Les modifications proposées se traduiront par des économies pour le gouvernement et une réduction des coûts administratifs pour les entreprises, dans la mesure où le fait d’accroître la certitude liée aux travaux de la Commission permettra aux propriétaires d’entreprise ou à leurs avocats de cerner plus rapidement les mesures à prendre ou les recours à utiliser. Si les parties sont mieux informées, la Commission pourra gérer les cas de façon plus efficace, entendre un plus grand nombre d’affaires au cours d’une année et consacrer moins de temps aux questions liées à l’administration et à la planification. Une diminution du nombre d’ajournements d’audience ne donnera pas nécessairement lieu à des économies directes, mais contribuera largement à la réduction des coûts liés aux déplacements nécessaire pour effectuer le travail de la Commission.

The most important benefits, however, concern providing better clarity to the public, which should allow them to make a more informed decision when they decide to request a review before the Tribunal.

Since the enacted legislative changes simply provide greater clarity concerning the Rules of the Tribunal, there should be no additional external costs imposed upon Canadian society.

Implementation, enforcement and service standards

These changes, reflected in the enacted New Rules, represent a four-year process that sought to bring the Rules of the Tribunal in line with the actual operations of the Tribunal for the first time, rather than relying on a significant number of practice directions and judicious use of the discretionary powers given to its members.

There have been relatively few points of contention, as the Rules simply concern the clarification of some basic rules of civil procedure before the Tribunal. All three agencies have been helpful in providing insights into their practices and showed an important degree of interest in the outcome of the amended rules.

The Rules will be implemented and enforced by the Tribunal itself, the decisions of which, whether they be of a substantive or procedural nature, are subject to judicial review by the Federal Court of Appeal.

As the actual operation of Tribunal has already been working towards the implementation of a number of provisions now contained in the New Rules through its use of discretionary powers and notice to the public through its practice notes, there should be an almost seamless transition to the requirements of the New Rules for parties appearing before the Tribunal.

Contact

Lise Sabourin
Registry Office
Canada Agricultural Review Tribunal
Building 60, Birch Drive, Central Experimental Farm
960, Carling Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0C6
Fax: 613-792-2088
Email: lise.sabourin@cart-crac.gc.ca

L'avantage le plus important, toutefois, tient au fait que le public aura accès à des renseignements plus clairs et pourra prendre une décision plus éclairée au moment de décider de demander une révision à la Commission.

Comme les modifications législatives édictées ne visent qu'à clarifier les Règles de la Commission, l'initiative ne devrait pas entraîner de coûts externes supplémentaires à la société canadienne.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications, reflétées dans les nouvelles règles promulguées, représentent un processus de quatre ans visant pour la première fois à aligner les Règles de la Commission avec les activités réelles de celle-ci, plutôt que de se fier à une foule de directives relatives à la pratique, et à utiliser judicieusement les pouvoirs discrétionnaires conférés à ses membres.

Les points litigieux ont été relativement rares, puisque les Règles ne visent qu'à clarifier certaines règles de base de la procédure civile devant la Commission. Les trois agences ont fourni un aperçu de leurs pratiques et se sont montrées vivement intéressées par le résultat des modifications.

Les Règles seront mises en œuvre et appliquées par la Commission, dont les décisions, qu'elles soient importantes ou de nature procédurale, peuvent faire l'objet d'un contrôle judiciaire par la Cour d'appel fédérale.

Étant donné que la Commission s'efforce déjà de mettre en œuvre plusieurs dispositions contenues dans les nouvelles règles en utilisant ses pouvoirs discrétionnaires et les avis au public par le biais de ses avis de pratique, la transition vers les exigences applicables aux parties portant leur cause devant la Commission devrait se faire sans difficulté.

Personne-ressource

Lise Sabourin
Bureau du greffe
Commission de révision agricole du Canada
Édifce 60, promenade Birch, Ferme expérimentale centrale
960, avenue Carling
Ottawa (Ontario)
K1A 0C6
Télécopieur : 613-792-2088
Courriel : lise.sabourin@cart-crac.gc.ca

Registration
SOR/2015-104 May 8, 2015

FIREARMS ACT

Regulations Amending the Firearms Licences Regulations

P.C. 2015-567 May 7, 2015

Whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness is of the opinion that the changes made to the *Firearms Licences Regulations*^a by the annexed *Regulations Amending the Firearms Licences Regulations* are so immaterial and insubstantial that section 118 of the *Firearms Act*^b should not be applicable in the circumstances;

And whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness will, in accordance with subsection 119(4) of that Act, have a statement of the reasons why he formed that opinion laid before each House of Parliament;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to paragraph 117(a) of the *Firearms Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Firearms Licences Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE FIREARMS LICENCES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Paragraph 7(1)(b) of the *Firearms Licences Regulations*¹ is replaced by the following:

(b) the individual held a licence to possess firearms that was first applied for before January 1, 2001, which has expired, and subsequently applies for a licence to possess firearms before May 17, 2017.

(2) Subsection 7(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) For the purposes of subsections (2) and (3), an individual remains eligible to hold a possession licence despite the expiry, before May 17, 2017, of a possession licence held by the individual.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2015-104 Le 8 mai 2015

LOI SUR LES ARMES À FEU

Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu

C.P. 2015-567 Le 7 mai 2015

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que le *Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu*, ci-après, n'apporte pas de modification de fond notable au *Règlement sur les permis d'armes à feu*^a de sorte que l'obligation de dépôt prévue à l'article 118 de la *Loi sur les armes à feu*^b ne s'applique pas;

Attendu que, conformément au paragraphe 119(4) de cette loi, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile fera déposer devant chaque chambre du Parlement une déclaration énonçant les justificatifs sur lesquels il se fonde,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'alinéa 117(a) de la *Loi sur les armes à feu*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PERMIS D'ARMES À FEU

MODIFICATIONS

1. (1) L'alinéa 7(1)b) du Règlement sur les permis d'armes à feu¹ est remplacé par ce qui suit :

b) il était titulaire d'un tel permis, pour lequel il avait présenté une demande pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001, la période de validité de ce permis a expiré et il présente une demande subséquente pour un tel permis avant le 17 mai 2017.

(2) Le paragraphe 7(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Pour l'application des paragraphes (2) et (3), le particulier demeure admissible au permis de possession d'armes à feu malgré l'expiration, avant le 17 mai 2017, de la période de validité du permis de possession d'armes à feu dont il était titulaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a SOR/98-199

^b S.C. 1995, c. 39

¹ SOR/98-199

^a DORS/98-199

^b L.C. 1995, ch. 39

¹ DORS/98-199

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

The *Order Declaring an Amnesty Period (2006)* [Amnesty Order (2006)] and the Possession Only Licence renewal measure of the *Regulations Amending the Firearms Licences Regulations* both expire on May 16, 2015. The *Order Declaring an Amnesty Period (2015)* [Amnesty Order (2015)] and the Regulations extend these two firearms compliance measures for two years, until May 16, 2017. Collectively, these measures help maintain and increase compliance with federal firearms legislation, which enhances public safety through Continuous Eligibility Screening.

Background

The purpose of firearms licensing is to ensure that, in the interest of public safety, individuals are properly trained and screened to possess firearms. Licences are valid for five years and specify the privileges to possess and/or acquire a specific class of firearm (i.e. non-restricted, restricted, prohibited). To remain lawfully entitled to possess firearms, individuals must renew a licence prior to its expiry.

For adults, there are two types of licences:

Possession and Acquisition Licence (PAL): Generally, to be eligible to apply for a PAL, which permits both firearms possession and acquisition, individuals must successfully complete the firearms safety training course(s), or pass the test(s) without taking the course(s). The cost to obtain or renew a PAL is \$60 for non-restricted firearms and \$80 for restricted or prohibited firearms.

Possession Only Licence (POL): The POL was available to firearms owners when the *Firearms Act* came into force in 1998 and allowed them to continue to possess firearms without completing the firearms safety training course(s). While POL holders may borrow firearms and purchase ammunition, they may not acquire firearms. Renewal of a POL costs \$60 regardless of the class of firearm. The *Firearms Act* provides for the renewal of a POL before it expires; however, in the absence of the existing POL renewal measure, no one would be eligible to renew a POL after its expiry.

As of December 2014, there were approximately 2 million valid firearms licences (1.4 million PALs, 550 000 POLs).

Holders of valid firearms licences are subject to Continuous Eligibility Screening which recognizes that an individual's circumstances, including the appropriateness of ongoing firearms possession, change over time. Such screening is a public safety tool which brings high-risk behaviour by firearms owners to the attention of the Chief Firearms Officer for appropriate action. This allows authorities to take appropriate action, as required, including revoking a licence and seizure of firearms. When firearms owners

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

Le *Décret fixant une période d'amnistie (2006)* [le décret d'amnistie (2006)] et la mesure de renouvellement du Permis de possession simple dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu* viennent tous deux à expiration le 16 mai 2015. Le *Décret fixant une période d'amnistie (2015)* [décret d'amnistie (2015)] et le Règlement prolongent de deux ans, soit jusqu'au 16 mai 2017, ces deux mesures d'incitation à la conformité. Ces mesures contribuent à maintenir et à augmenter la conformité aux dispositions législatives fédérales concernant les armes à feu, ce qui permet ainsi d'améliorer la sécurité publique à l'aide de la vérification continue de l'admissibilité.

Contexte

Les permis d'armes à feu sont délivrés pour faire en sorte que les titulaires reçoivent une formation appropriée et qu'ils fassent l'objet d'une enquête pour évaluer leur admissibilité, et ce, dans l'intérêt de la sécurité publique. Les permis sont valides pour cinq ans et ils précisent la catégorie d'armes à feu que le titulaire peut posséder ou acquérir (c'est-à-dire sans restriction, à autorisation restreinte ou prohibée). Afin de pouvoir continuer à posséder légalement des armes à feu, les titulaires doivent renouveler leur permis avant qu'il vienne à échéance.

Pour les adultes, il existe deux types de permis :

Permis de possession et d'acquisition (PPA) : En règle générale, pour avoir le droit de demander un PPA, qui permet à la fois la possession et l'acquisition d'armes à feu, un particulier doit réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu, ou encore obtenir la note de passage à l'examen ou aux examens sans suivre le ou les cours. Le coût d'obtention ou de renouvellement d'un PPA est de 60 \$ pour les armes à feu sans restriction et de 80 \$ pour les armes à feu prohibées et à autorisation restreinte.

Permis de possession simple (PPS) : Le PPS était offert aux propriétaires d'armes à feu lorsque la *Loi sur les armes à feu* est entrée en vigueur en 1998 et leur permettait de garder leurs armes à feu sans devoir suivre le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Bien que les titulaires du PPS puissent emprunter des armes à feu et acheter des munitions, ils ne peuvent pas acheter de nouvelles armes à feu. Il faut débours 60 \$ pour renouveler un PPS, peu importe la catégorie d'arme à feu visée. La *Loi sur les armes à feu* prévoit le renouvellement d'un PPS avant l'expiration de ce dernier; toutefois, sans la mesure de renouvellement du PPS en place, personne ne serait admissible au renouvellement d'un PPS après l'expiration de celui-ci.

En décembre 2014, on comptait environ 2 millions de permis d'armes à feu valides (1,4 million de PPA, 550 000 PPS).

Les titulaires de permis d'armes à feu valides sont assujettis à la vérification continue de l'admissibilité, qui permet de tenir compte du fait que la situation du titulaire de permis peut changer, y compris la pertinence de continuer à posséder des armes à feu. Une telle vérification se veut un outil de sécurité publique où les comportements à risque élevés par des propriétaires d'armes à feu sont signalés au contrôleur des armes à feu afin que les mesures qui s'imposent soient prises. Ainsi, les autorités peuvent prendre des

become non-compliant (i.e. do not renew a licence), they are no longer within the ambit of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Canadian Firearms Program's (CFP) jurisdiction. As a result, the *Privacy Act*, among other legislation, prevents the RCMP from conducting further Continuous Eligibility Screening, thereby withdrawing a meaningful tool that enables the CFP to take pre-emptive measures in dealing with higher-risk firearms owners.

In 2006, in order to increase compliance, the Government introduced a two-year fee waiver for firearms licence renewals,¹ so that individuals applying to renew or upgrade their firearms licences (e.g. from non-restricted to restricted) were not charged any fees. Also in 2006, a one-year Amnesty Order was introduced.² The effect of the Amnesty Order (2006) was that non-restricted firearms owners who did not meet registration or licensing requirements, and who were taking steps to comply with these requirements, were protected from criminal liability.

In 2008, the Government added a one-year measure allowing individuals to renew expired POLs.³ Prior to the POL renewal measure, firearms owners could only renew their POLs if they had not expired. Otherwise, to legally retain their firearms, they were required to pay for and successfully complete the requisite firearms safety training course(s) or test(s), and obtain a PAL. These three measures (fee waiver, Amnesty Order [2006], and POL renewal) were extended several times.

In 2013, consistent with Canada's Economic Action Plan, the fee waiver for licence renewals was repealed; however, the Amnesty Order (2006) and the POL renewal measure were extended in 2013 and 2014, and are currently set to expire on May 16, 2015.

The Amnesty Order (2006) was intended to encourage non-restricted firearms owners to comply with the licensing and registration requirements of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. With the coming into force of *An Act to amend the Criminal Code and the Firearms Act* ("*Ending the Long-gun Registry Act*"), on April 5, 2012, the requirement to register non-restricted firearms and the associated penalties for failing to do so have been repealed. However, as a result of litigation *Attorney General of Quebec v. Attorney General of Canada, et al.* (regarding the long-gun registry), launched on April 2, 2012, firearms owners in Quebec were required to obtain a registration certificate upon transfer of a non-restricted firearm, and Canada was required to continue to operate the long-gun registry in Quebec until the litigation was finally resolved. On March 27, 2015, the Supreme Court of Canada rendered its decision, resulting in Quebec firearms owners no longer being required to have registration certificates for non-restricted firearms.

mesures qui s'imposent, au besoin, comme révoquer le permis et saisir l'arme à feu. Si des propriétaires d'armes à feu ne sont plus en règle (c'est-à-dire s'ils ne renouvellent pas leur permis), ils ne sont plus du ressort du Programme canadien des armes à feu (PCAF) de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Par conséquent, les dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, entre autres dispositions législatives, empêchent la GRC de procéder à la vérification continue de l'admissibilité de ces particuliers, ce qui prive le PCAF d'un outil qui lui permet de prendre des mesures proactives à l'égard de propriétaires d'armes à feu qui présentent un risque élevé.

En 2006, afin d'accroître la conformité, le gouvernement a instauré une dispense de droits d'une durée de deux ans pour les renouvellements des permis d'armes à feu¹, et ce, afin que l'on n'exige pas le paiement des droits des particuliers demandant le renouvellement ou le reclassement de leur permis d'armes à feu (par exemple un permis sans restriction passant à un permis à autorisation restreinte). Un décret d'amnistie d'un an a également été mis en place² en 2006. Le décret d'amnistie (2006) a eu pour effet de protéger des poursuites pénales les propriétaires d'armes à feu sans restriction qui ne répondaient pas aux exigences relatives à l'obtention d'un permis ou à l'enregistrement des armes à feu, mais qui prenaient des mesures pour se conformer aux exigences.

En 2008, le gouvernement a ajouté une mesure d'un an permettant aux particuliers de renouveler leur PPS échu³. Avant la mise en place de la mesure de renouvellement du PPS, les propriétaires d'armes à feu pouvaient uniquement renouveler leur permis avant la date d'expiration. Autrement, pour conserver légalement leurs armes à feu, ils devaient payer et réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu, ou encore obtenir la note de passage à l'examen ou aux examens, ainsi qu'obtenir un PPA. Ces trois mesures (dispense de droits, décret d'amnistie [2006] et renouvellement du PPS) ont été prolongées plusieurs fois.

En 2013, conformément au Plan d'action économique du Canada, la dispense de droits accordée pour les renouvellements de permis a été abrogée; toutefois, le décret d'amnistie (2006) et la mesure de renouvellement du PPS ont été prolongés en 2013 et en 2014 et ils arriveront à échéance le 16 mai 2015.

Le décret d'amnistie (2006) était censé encourager les propriétaires d'armes à feu sans restriction à se conformer aux exigences de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* concernant l'obtention d'un permis et l'enregistrement. À la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les armes à feu* (« *Loi sur l'abolition du registre des armes d'épaule* ») le 5 avril 2012, l'obligation d'enregistrer les armes à feu sans restriction et les peines connexes associées à l'omission de le faire ont été abrogées. Par contre, en conséquence du résultat du litige dans l'affaire *Procureur général du Québec c. Procureur général du Canada, et coll.* (concernant le registre des armes d'épaule), entamée le 2 avril 2012, les propriétaires d'armes à feu situés au Québec étaient tenus d'obtenir un certificat d'enregistrement au moment du transfert d'une arme à feu sans restriction, et le Canada devait continuer de tenir le registre des armes d'épaule au Québec jusqu'à ce que le litige soit résolu de façon définitive. Le 27 mars 2015, la Cour suprême du Canada a rendu sa décision, et les propriétaires d'armes au Québec n'ont plus à obtenir un certificat d'enregistrement au moment du transfert d'une arme à feu sans restriction.

¹ SOR/2006-96

² SOR/2006-95

³ SOR/2008-146

¹ DORS/2006-96

² DORS/2006-95

³ DORS/2008-146

Therefore, the parts of the Amnesty Order (2006) that dealt with registration certificates for non-restricted firearms are now obsolete. The new Amnesty Order (2015) applies only to individuals who are taking steps to renew a non-restricted firearms licence.

POL holders are mostly experienced firearms owners who are over 50 years old and who often live in rural or remote regions. In 2008, there were approximately 197 000 individuals with expired POLs. Requiring that holders of expired POLs pay for and complete the firearms safety training course to obtain a firearms licence has been described by some firearms owners and advocates as a disincentive to compliance. Firearms owners who are currently not in compliance with firearms licensing legislation are unlikely to return to compliance without steps being taken to encourage them to do so. Since May 2008, when the POL licence renewal measure was introduced, over 68 000 individuals took advantage of the opportunity to come back into compliance with the *Firearms Act* by applying for a new POL, including over 7 000 in 2014.

On October 7, 2014, the Government introduced Bill C-42, the *Common Sense Firearms Licensing Act*, in the House of Commons. Bill C-42 would, among other things, amend the *Firearms Act* to eliminate the POL by converting all valid POLs to PALs without requiring POL holders to take firearms safety training. The Bill would also create a six-month grace period at the end of the five-year licence to allow licence holders more time to renew their licence. Should Bill C-42 be passed by Parliament and receive royal assent, there could be a delay between royal assent and implementation of the POL/PAL conversion and the grace period.

Objectives

The Amnesty Order (2015) will continue to protect individuals in possession of non-restricted firearms who are taking steps to comply with federal firearms legislation, by maintaining favourable conditions to encourage compliance with licensing requirements.

The POL renewal measure will continue to maintain favourable conditions for expired POL holders to bring themselves into compliance so that they may benefit from the POL/PAL conversion provisions of Bill C-42, should it receive royal assent and be brought into force.

The regulatory amendments are consistent with the main objective of the RCMP Canadian Firearms Program, which is to enhance public safety. This is achieved, in part, by maximizing the number of firearms owners who comply with the licensing requirements set out in the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. Such individuals are subject to Continuous Eligibility Screening as a condition of possessing a firearms licence.

Par conséquent, les parties du décret d'amnistie (2006) portant sur les certificats d'enregistrement pour les armes à feu sans restriction sont désormais obsolètes. Le nouveau décret d'amnistie (2015) s'applique uniquement aux personnes qui prennent des mesures pour renouveler un permis d'armes à feu sans restriction.

Les titulaires de PPS sont principalement des propriétaires d'armes à feu expérimentés, qui ont plus de 50 ans et qui habitent souvent dans une région rurale ou éloignée. En 2008, le PPS d'environ 197 000 personnes était échu. Certains propriétaires d'armes à feu et les défenseurs des armes à feu soutiennent qu'on dissuade les titulaires d'un PPS échu de se conformer en exigeant d'eux qu'ils suivent le cours de sécurité dans le maniement des armes à feu et qu'ils en paient les frais pour obtenir un permis d'armes à feu. Il est peu probable que les propriétaires d'armes à feu qui ne sont pas actuellement conformes à la législation en matière de délivrance de permis d'armes à feu prennent des mesures pour s'y conformer si on ne fait rien pour les y inciter. Depuis mai 2008, moment où la mesure de renouvellement du PPS a été mise en place, plus de 68 000 personnes ont profité de cette mesure pour se conformer de nouveau à la *Loi sur les armes à feu* en présentant une nouvelle demande de PPS, ce qui inclut plus de 7 000 personnes en 2014.

Le 7 octobre 2014, le gouvernement a déposé le projet de loi C-42, la *Loi visant la délivrance simple et sécuritaire des permis d'armes à feu*, à la Chambre des communes. Le projet de loi C-42 viendrait, entre autres choses, modifier la *Loi sur les armes à feu* de façon à éliminer le PPS en convertissant tous les PPS valides en PPA sans exiger des titulaires de PPS qu'ils suivent un cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Le projet de loi créerait aussi un délai de grâce de six mois à la fin de la période de validité de cinq ans des permis pour donner davantage de temps aux titulaires de renouveler leur permis. Si le projet de loi C-42 est adopté par le Parlement et reçoit la sanction royale, il pourrait y avoir un délai entre la sanction royale et la mise en œuvre de la conversion des PPS en PPA, d'une part, et le délai de grâce, d'autre part.

Objectifs

Le décret d'amnistie (2015) continuera de protéger les particuliers en possession d'armes à feu sans restriction prenant des mesures pour se conformer à la législation fédérale relative aux armes à feu en maintenant des conditions favorables à la conformité aux exigences concernant les permis.

La mesure de renouvellement du PPS continuera à maintenir des conditions favorables de façon que les titulaires d'un PPS échu prennent des mesures de conformité afin de se prévaloir des dispositions relatives à la conversion du PPS au PPA qui sont prévues dans le projet de loi C-42, si celui-ci reçoit la sanction royale et entre en vigueur.

Les modifications réglementaires vont dans le même sens que l'objectif principal du Programme canadien des armes à feu de la GRC, à savoir accroître la sécurité publique. L'objectif est en partie atteint grâce à l'augmentation du nombre de propriétaires d'armes à feu qui respectent les dispositions de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* relatives à l'obtention d'un permis. Ces titulaires font l'objet d'une vérification continue de l'admissibilité, une condition découlant de la possession d'un permis d'armes à feu.

Description

The regulatory amendments and the Order extend, for two years, until May 16, 2017

- (i) the Amnesty Order (2015) which protects non-compliant owners of non-restricted firearms from criminal liability, while they are taking steps to comply with the *Firearms Act* and the *Criminal Code* with respect to licensing requirements; and
- (ii) the POL renewal measure, thereby removing the requirement for previous holders of these licences to successfully complete the firearms safety course(s) and obtain a PAL if they wish to continue possessing their firearm(s), but do not wish to acquire additional firearms.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this initiative, as there is no change in administrative costs to business. These compliance measures apply to individuals only.

Small business lens

The small business lens does not apply to this initiative, as there are no costs to small business. These compliance measures apply to individuals only.

Consultation

Previous consultations undertaken by the Government have focused on all three compliance measures (fee waiver, Amnesty Order [2006], and POL renewal). The following summarizes the comments received in previous consultations on compliance measures.

On April 7, 2007, the proposed Amnesty Order (2006) which sought to extend the amnesty for one year to 2008, was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 15-day public comment period. During this period, 566 comments were received: 558 from individuals, 7 from organizations and 1 from the Attorney General of Ontario (AGO). Four hundred and fifty-two respondents supported the proposal, 72 opposed it, and 42 did not take a position on the proposal itself but provided general comments. The AGO commented primarily on then Bill C-21, *An Act to amend the Criminal Code and the Firearms Act (non-registration of firearms that are neither prohibited nor restricted)*, which the AGO considered inconsistent with the purpose of the Amnesty Order (2006).

On March 1, 2008, the three proposed regulatory amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day public comment period, during which 131 comments were received from 126 individuals, 4 organizations and 1 provincial government. Overall, support for the amendments was high. The majority of those in favour noted a need to focus legislative firearms control measures on criminals rather than otherwise law-abiding Canadians, while also expressing concern over the amount of money spent on the Canadian Firearms Program. Nine respondents (one province, four organizations and four individuals) that did not support the combined initiatives expressed specific concern about the extension of the Amnesty Order (2006). The AGO was of the opinion that extensions to the Amnesty Order (2006) were leading to a deterioration of the data available to police in the Canadian Firearms Information System.

Description

Les modifications réglementaires et le Décret prolongent de deux ans, soit jusqu’au 16 mai 2017, ce qui suit :

- (i) le décret d’amnistie (2015), qui protège d’une poursuite pénale les propriétaires d’armes à feu sans restriction qui prennent des mesures pour respecter les dispositions de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* relatives à l’obtention d’un permis;
- (ii) la mesure de renouvellement du PPS, qui élimine l’exigence forçant les anciens titulaires de permis à réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu et à obtenir un PPA s’ils souhaitent continuer de posséder leurs armes à feu, mais qu’ils ne souhaitent pas en acquérir d’autres.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette initiative, car les frais administratifs demeurent les mêmes pour les entreprises. Les mesures de conformité s’appliquent seulement aux particuliers.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, car les coûts sont inexistantes pour les petites entreprises. Les mesures de conformité s’appliquent seulement aux particuliers.

Consultation

Les consultations menées antérieurement par le gouvernement ont porté sur les trois mesures d’incitation à la conformité (dispense des droits, décret d’amnistie [2006] et renouvellement du PPS). Voici un résumé des commentaires reçus lors des consultations précédentes à cet égard.

Le 7 avril 2007, le projet de décret d’amnistie (2006), qui visait à prolonger la période d’amnistie d’une année jusqu’en 2008, a fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours d’une période de commentaires du public de 15 jours. Durant cette période, 566 commentaires ont été reçus : 558 de particuliers, 7 d’organisations et 1 du procureur général de l’Ontario (PGO). Ils étaient 452 à appuyer la proposition, 72 à s’y opposer et 42 à ne pas prendre position sur la proposition en tant que telle, mais à formuler des commentaires généraux. Le PGO a principalement formulé des commentaires sur le projet de loi C-21, *Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les armes à feu (non-enregistrement des armes à feu ni prohibées ni à autorisation restreinte)*, qui selon lui allait à l’encontre de l’objet du décret d’amnistie (2006).

Le 1^{er} mars 2008, les trois projets de modifications réglementaires ont fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 30 jours. Au cours de cette période, 131 commentaires ont été reçus de 126 particuliers, de 4 organisations et 1 gouvernement provincial. Dans l’ensemble, on était fortement pour les modifications. La majorité des personnes qui donnaient leur appui a fait observer qu’il fallait centrer les mesures législatives de contrôle des armes à feu sur les criminels plutôt que sur les Canadiens respectueux des lois, et ce, tout en exprimant leur préoccupation quant à la somme d’argent dépensée dans le Programme canadien des armes à feu. Neuf répondants (une province, quatre organismes et quatre particuliers) n’appuyaient pas les initiatives combinées et se disaient préoccupés par la prolongation du décret d’amnistie (2006). Le PGO était d’avis que les prolongations du décret

On March 28, 2009, regulatory amendments to extend the three compliance measures for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day public comment period. Four comments were received, two from organizations and two from individuals. Two respondents supported the proposed extension of the compliance measures, while two opposed the extension of the Amnesty Order (2006). Supporters stated that these measures were part of the Government's commitment to repeal the long-gun registry, while opponents expressed concern that the Amnesty Order (2006) was reducing the effectiveness of the firearms registry.

On March 20, 2010, the regulatory amendments to extend the suite of compliance measures were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, for a 15-day public comment period. Fifteen comments were received from 12 individuals and three organizations, including the Coalition for Gun Control. All the respondents opposed the extension of the Amnesty Order (2006), expressing concern that it provided immunity from non-compliance with firearms legislation. There were no comments directed towards the fee waiver.

On April 9, 2011, regulatory amendments to extend the fee waiver for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, to invite public comments for 15 days. No comments were received.

On April 13, 2013, regulatory amendments to extend the POL renewal and the Amnesty Order (2006) for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 15-day public comment period. The Regulatory Impact Analysis Statement indicated that the remaining fee waiver would not be extended. During this period, 13 comments were received from 9 individuals and 4 organizations (e.g. chief medical officers, the Coalition for Gun Control). Of the respondents, all opposed an extension of the Amnesty Order (2006). Comments suggested that its continuance could serve as a disincentive to comply with legal requirements. The Government elected to move forward with the POL renewal measure and the Amnesty Order (2006). As part of Canada's Economic Action Plan, the fee waiver for non-restricted firearms was not extended.

In 2014, the regulatory amendments to extend the POL renewal measure and the Amnesty Order (2006) were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 15-day comment period. During this period, 41 comments were received from 30 individuals and 11 organizations (e.g. the Coalition for Gun Control, public health directors). The majority of individuals who responded opposed a further extension of the Amnesty Order (2006) on public safety grounds. Responses also included a concern that the Amnesty Order (2006) creates confusion among firearms owners about their legal obligations. Four respondents supported the extension of the Amnesty Order (2006).

d'amnistie (2006) entraînaient une détérioration des données auxquelles ont accès les policiers dans le Système canadien d'information relatif aux armes à feu.

Le 28 mars 2009, des modifications réglementaires destinées à prolonger d'un an les trois mesures de conformité ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 30 jours. Quatre commentaires ont été reçus : deux d'organisations et deux de particuliers. Deux répondants étaient pour la prolongation proposée des mesures de conformité, tandis que deux s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006). Ceux qui appuyaient la réglementation proposée se sont dits d'avis que ces mesures faisaient partie de l'engagement du gouvernement d'abroger le registre des armes d'épaule, tandis que les opposants s'inquiétaient que le décret d'amnistie (2006) aurait pour effet de réduire l'efficacité du registre des armes à feu.

Le 20 mars 2010, les modifications réglementaires visant à prolonger l'ensemble des mesures de conformité ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours d'une période de commentaires du public de 15 jours. Quinze commentaires ont été reçus de 12 particuliers et de trois organisations, y compris la Coalition pour le contrôle des armes. Tous les répondants s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006), car ils disaient craindre que celle-ci confère l'immunité en cas de non-conformité avec la législation en matière d'armes à feu. Aucun commentaire n'a été formulé au sujet de la dispense de droits.

Le 9 avril 2011, des modifications réglementaires destinées à prolonger d'un an la dispense de droits ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour inviter le public à formuler des commentaires pendant une période de 15 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

Le 13 avril 2013, des modifications réglementaires visant à prolonger la mesure liée au renouvellement des PPS et le décret d'amnistie (2006) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de permettre au public de formuler des commentaires au cours d'une période de 15 jours. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation indiquait que la dispense des droits restante ne serait pas prolongée. Au cours de cette période, 13 commentaires ont été reçus, soit 9 de particuliers et 4 d'organisations (par exemple différents médecins-chefs et la Coalition pour le contrôle des armes). Tous les répondants s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006). Les commentaires laissaient entendre que le maintien du décret d'amnistie pourrait dissuader des particuliers de se conformer aux exigences légales. Le gouvernement a choisi d'aller de l'avant avec la mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2006). Dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, la dispense de droits pour les armes à feu sans restriction n'a pas été prolongée.

En 2014, les modifications réglementaires destinées à prolonger la mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2006) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires de 15 jours. Au cours de cette période, 41 commentaires ont été reçus de 30 particuliers et de 11 organisations (par exemple la Coalition pour le contrôle des armes, des directeurs de la santé publique). La majorité des répondants se sont opposés à une autre prolongation du décret d'amnistie (2006) pour des motifs liés à la sécurité publique. Certains répondants étaient aussi inquiets de la possibilité que le décret d'amnistie (2006) crée la confusion parmi les

In all consultations mentioned above, the Government considered the views of all stakeholders. Given the importance of advancing these measures from a public safety perspective (e.g. increase licence compliance), the Government elected to move forward with the regulatory amendments.

Rationale

Collectively, the Amnesty Order (2015) and the POL renewal measure are intended to encourage compliance with the licensing provisions of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. Firearms owners who are compliant with firearms legislation are subject to Continuous Eligibility Screening, which contributes to enhancing public safety.

The Amnesty Order (2015) protects individuals from criminal liability for possession of a non-restricted firearm with an expired licence, provided these owners are taking steps to come into compliance.

Bill C-42, the *Common Sense Firearms Licensing Act*, was introduced on October 7, 2014, and provides an added incentive for individuals with expired POLs to come into compliance. The Bill includes proposals to eliminate the POL by converting all valid POLs to PALs without requiring POL holders to take firearms safety training. However, this conversion scheme requires individuals to hold a valid POL, thus creating the additional incentive for expired POL holders to come into compliance with the national licensing scheme. Extending the POL renewal measure would grant individuals with expired POLs the possibility to benefit from the licence conversion proposed by Bill C-42, and will thus provide individuals who are not currently subject to Continuous Eligibility Screening, and who may still be in possession of firearms, with an incentive to come back into compliance with licensing legislation.

The POL renewal measure and the Amnesty Order (2015), which protects from criminal liability individuals who are taking steps to comply with federal firearms legislation, are relieving in nature and help to maintain favourable conditions to encourage compliance with the licensing requirements of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*.

Implementation, enforcement and service standards

Communication efforts focus on who can avail themselves of these measures, how to do so, and the period during which these measures are in effect. In an effort to increase voluntary compliance, communication efforts emphasize the Government's commitment to improving public safety through effective gun control and tackling the criminal use of firearms, while reducing unnecessary administrative requirements on firearms owners.

Under federal firearms legislation currently in force, to be in lawful possession of a firearm, an individual must at minimum hold a licence issued under the *Firearms Act* and, in the case of a restricted or prohibited firearm, a registration certificate.

propriétaires d'armes à feu au sujet de leurs obligations juridiques. Quatre répondants étaient pour la prolongation du décret d'amnistie (2006).

Dans toutes les consultations mentionnées ci-dessus, le gouvernement a tenu compte des opinions de tous les intervenants. Compte tenu de l'importance de l'avancement de ces mesures du point de vue de la sécurité publique (par exemple accroître la conformité en matière de permis), le gouvernement a choisi d'aller de l'avant avec les modifications réglementaires.

Justification

Ensemble, le décret d'amnistie (2015) et la mesure de renouvellement du PPS visent à encourager la conformité aux dispositions portant sur les permis de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel*. Les propriétaires d'armes à feu qui se conforment aux lois sur les armes à feu font l'objet d'une vérification continue de l'admissibilité, laquelle contribue à renforcer la sécurité publique.

Le décret d'amnistie (2015) protège d'une poursuite pénale les particuliers qui possèdent une arme à feu sans restriction avec un permis échu, à la condition que ces propriétaires prennent des mesures pour se conformer aux exigences.

Le projet de loi C-42, la *Loi visant la délivrance simple et sécuritaire des permis d'armes à feu*, a été déposé le 7 octobre 2014 et ajoute une motivation incitant les personnes ayant un PPS expiré à se conformer aux exigences. Le projet de loi comprend des propositions visant à éliminer les PPS en convertissant tous les PPS valides en PPA, sans exiger que les titulaires de PPS suivent un cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Ce plan exige toutefois que les personnes aient un PPS valide, ce qui ajoute une motivation incitant les titulaires de PPS expirés à se conformer au programme national de délivrance des permis. La prolongation de la mesure de renouvellement des PPS donnerait la possibilité aux titulaires de permis expirés de profiter de la conversion des permis proposée dans le projet de loi C-42, ce qui offre ainsi aux particuliers qui ne sont pas actuellement assujettis à une vérification continue de l'admissibilité et qui peuvent toujours être en possession d'armes à feu, une incitation à être de nouveau conformes à la législation en matière de permis.

La mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2015), qui protègent d'une poursuite pénale les propriétaires d'armes à feu sans restriction qui prennent des mesures pour se conformer à la législation fédérale en matière d'armes à feu, offrent un allègement du fardeau et contribuent à maintenir des conditions favorables à la conformité aux exigences de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* concernant les permis.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les messages précisent qui peut profiter de ces mesures, la façon dont ils peuvent le faire et la durée de l'offre. En vue d'augmenter le taux de conformité volontaire, les messages mettent l'accent sur l'engagement du gouvernement d'améliorer la sécurité publique au moyen de mesures de contrôle efficaces des armes à feu et de lutte contre l'utilisation d'armes à feu à des fins criminelles, et ce, tout en réduisant le fardeau administratif inutile imposé aux propriétaires d'armes à feu.

Aux termes des dispositions législatives fédérales en matière d'armes à feu, pour être en possession légitime d'une arme à feu, un particulier doit détenir un permis délivré en application de la *Loi sur les armes à feu* et, dans le cas des armes à feu prohibées ou à autorisation restreinte, un certificat d'enregistrement.

Owners are expected to take positive steps to comply with the *Firearms Act* and the *Criminal Code*, as set out in the Amnesty Order (2015).

Contacts

Lyndon Murdock
Director
Firearms and Operational Policing Policy Division
Community Safety and Countering Crime Branch
Public Safety Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Telephone (general inquiries): 1-800-830-3118 or 613-944-4875
Fax: 613-993-5252
Email: firearms@ps.gc.ca

Paula Clarke
Criminal Law Policy Section
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-957-4728
Fax: 613-941-9310
Email: paula.clarke@justice.gc.ca

On s'attend à ce que les propriétaires d'armes à feu prennent des mesures concrètes, prévues dans la *Loi sur les armes à feu* et le *Code criminel*, tel qu'il est établi dans le décret d'amnistie (2015).

Personnes-ressources

Lyndon Murdock
Directeur
Division des armes à feu et de la politique opérationnelle
Secteur de la sécurité communautaire et de la réduction du crime
Sécurité publique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Téléphone (demandes de renseignements généraux) :
1-800-830-3118 ou 613-944-4875
Télécopieur : 613-993-5252
Courriel : firearms@sp.gc.ca

Paula Clarke
Section de la politique en matière de droit pénal
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-957-4728
Télécopieur : 613-941-9310
Courriel : paula.clarke@justice.gc.ca

Registration
SOR/2015-105 May 8, 2015

Enregistrement
DORS/2015-105 Le 8 mai 2015

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

Order Declaring an Amnesty Period (2015)

Décret fixant une période d’amnistie (2015)

P.C. 2015-568 May 7, 2015

C.P. 2015-568 Le 7 mai 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 117.14(1)^a of the *Criminal Code*^b, makes the annexed *Order Declaring an Amnesty Period (2015)*.

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 117.14(1)^a du *Code criminel*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret fixant une période d’amnistie (2015)*, ci-après.

ORDER DECLARING AN AMNESTY PERIOD (2015)

DÉCRET FIXANT UNE PÉRIODE D’AMNISTIE (2015)

Definition “non-restricted firearm” **1.** In this Order, “non-restricted firearm” means a firearm other than a prohibited firearm or a restricted firearm.

Amnesty **2.** (1) The amnesty period set out in subsection (3) is declared under section 117.14 of the *Criminal Code* for an individual who, at any time during the amnesty period, is in possession of a non-restricted firearm and who holds or held a licence to possess firearms or a licence to possess and acquire firearms

(a) that expired during the period beginning on January 1, 2004 and ending on May 16, 2015; or

(b) that expires during the period beginning on May 17, 2015 and ending on May 16, 2017.

Purpose (2) The purpose of the amnesty period is to permit the individual to

(a) obtain the licence;

(b) deactivate the firearm so that it is no longer a firearm;

(c) export the firearm in accordance with all applicable legal requirements, including the legal requirements of the country to which the firearm is exported;

(d) turn in the firearm to a police officer or a firearms officer for destruction or other disposal;

(e) sell or give the firearm to a public service agency, as defined in section 1 of the *Public Agents Firearms Regulations*, to a business, including a museum, that holds a licence authorizing the acquisition of firearms or to an individual who holds a licence to possess and acquire firearms; or

(f) possess the firearm before doing one of the things described in paragraphs (a) to (e).

Amnesty period (3) The amnesty period begins on May 17, 2015 and ends on May 16, 2017.

Définition d’«arme à feu sans restriction» **1.** Dans le présent décret, « arme à feu sans restriction » s’entend d’une arme à feu qui n’est ni une arme à feu prohibée ni une arme à feu à autorisation restreinte.

Amnistie **2.** (1) La période d’amnistie prévue au paragraphe (3) est déclarée en vertu de l’article 117.14 du *Code criminel* en faveur du particulier qui, au cours de cette période, est en possession d’une arme à feu sans restriction et est ou a été titulaire d’un permis de possession ou de possession et d’acquisition d’armes à feu dont la période de validité :

a) a expiré pendant la période commençant le 1^{er} janvier 2004 et se terminant le 16 mai 2015,

b) expire pendant la période commençant le 17 mai 2015 et se terminant le 16 mai 2017.

Objectifs (2) La période d’amnistie est déclarée afin de permettre au particulier :

a) d’obtenir le permis;

b) de neutraliser l’arme à feu de manière à ce qu’elle ne soit plus une arme à feu;

c) d’exporter l’arme à feu conformément aux exigences légales applicables, y compris celles du pays d’exportation;

d) de livrer l’arme à feu à un officier de police ou à un préposé aux armes à feu pour que celui-ci en dispose par destruction ou autrement;

e) de vendre ou de donner l’arme à feu à une agence de services publics au sens de l’article 1 du *Règlement sur les armes à feu des agents publics*, à une entreprise — y compris un musée — titulaire d’un permis d’armes à feu l’autorisant à acquérir des armes à feu ou à un particulier titulaire d’un permis de possession et d’acquisition d’armes à feu;

f) d’être en possession de l’arme à feu avant de faire une chose mentionnée à l’un des alinéas a) à e).

Période d’amnistie (3) La période d’amnistie commence le 17 mai 2015 et se termine le 16 mai 2017.

^a S.C. 1995, c. 39, s. 139
^b R.S., c. C-46

^a L.C. 1995, ch. 39, art. 139
^b L.R., ch. C-46

Coming into force

3. This Order comes into force on the day on which it is registered.**3.** Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Entrée en vigueur

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Issues**

The *Order Declaring an Amnesty Period (2006)* [Amnesty Order (2006)] and the Possession Only Licence renewal measure of the *Regulations Amending the Firearms Licences Regulations* both expire on May 16, 2015. The *Order Declaring an Amnesty Period (2015)* [Amnesty Order (2015)] and the Regulations extend these two firearms compliance measures for two years, until May 16, 2017. Collectively, these measures help to maintain and increase compliance with federal firearms legislation, which enhances public safety through Continuous Eligibility Screening.

Background

The purpose of firearms licensing is to ensure that, in the interest of public safety, individuals are properly trained and screened to possess firearms. Licences are valid for five years and specify the privileges to possess and/or acquire a specific class of firearm (i.e. non-restricted, restricted, prohibited). To remain lawfully entitled to possess firearms, individuals must renew their licence prior to its expiry.

For adults, there are two types of licences:

Possession and Acquisition Licence (PAL): Generally, to be eligible to apply for a PAL, which permits both firearms possession and acquisition, individuals must successfully complete the firearms safety training course(s), or pass the test(s) without taking the course(s). The cost to obtain or renew a PAL is \$60 for non-restricted firearms and \$80 for restricted or prohibited firearms.

Possession Only Licence (POL): The POL was available to firearms owners when the *Firearms Act* came into force in 1998 and allowed them to continue to possess firearms without completing the firearms safety training course(s). While POL holders may borrow firearms and purchase ammunition, they may not acquire firearms. Renewal of a POL costs \$60, regardless of the class of firearm. The *Firearms Act* provides for the renewal of a POL before it expires; however, in the absence of the existing POL renewal measure, no one would be eligible to renew a POL after its expiry.

As of December 2014, there were approximately 2 million valid firearms licences (1.4 million PALs, 550 000 POLs).

Holders of valid firearms licences are subject to Continuous Eligibility Screening which recognizes that an individual's circumstances, including the appropriateness of ongoing firearms possession, change over time. Such screening is a public safety tool which

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)***Enjeux**

Le *Décret fixant une période d'amnistie (2006)* [le décret d'amnistie (2006)] et la mesure de renouvellement du permis de possession seulement dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu* viennent tous deux à expiration le 16 mai 2015. Le *Décret fixant une période d'amnistie (2015)* [décret d'amnistie (2015)] et le Règlement prolongent de deux ans, soit jusqu'au 16 mai 2017, ces deux mesures d'incitation à la conformité. Ces mesures contribuent à maintenir et à augmenter la conformité aux dispositions législatives fédérales concernant les armes à feu, ce qui permet ainsi d'améliorer la sécurité publique à l'aide de la vérification continue de l'admissibilité.

Contexte

Les permis d'armes à feu sont délivrés pour faire en sorte que les titulaires reçoivent une formation appropriée et qu'ils fassent l'objet d'une enquête pour évaluer leur admissibilité, et ce, dans l'intérêt de la sécurité publique. Les permis sont valides pour cinq ans et ils précisent la catégorie d'armes à feu que le titulaire peut posséder ou acquérir (c'est-à-dire sans restriction, à autorisation restreinte ou prohibée). Afin de pouvoir continuer à posséder légalement des armes à feu, les titulaires doivent renouveler leur permis avant qu'il vienne à échéance.

Pour les adultes, il existe deux types de permis :

Permis de possession et d'acquisition (PPA) : En règle générale, pour avoir le droit de demander un PPA, qui permet à la fois la possession et l'acquisition d'armes à feu, un particulier doit réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu, ou encore obtenir la note de passage à l'examen ou aux examens sans suivre le ou les cours. Le coût d'obtention ou de renouvellement d'un PPA est de 60 \$ pour les armes à feu sans restriction et de 80 \$ pour les armes à feu prohibées et à autorisation restreinte.

Permis de possession simple (PPS) : Le PPS était offert aux propriétaires d'armes à feu lorsque la *Loi sur les armes à feu* est entrée en vigueur en 1998 et leur permettait de garder leurs armes à feu sans devoir suivre le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Bien que les titulaires du PPS puissent emprunter des armes à feu et acheter des munitions, ils ne peuvent pas acheter de nouvelles armes à feu. Il faut débours 60 \$ pour renouveler un PPS, peu importe la catégorie d'arme à feu visée. La *Loi sur les armes à feu* prévoit le renouvellement d'un PPS avant l'expiration de ce dernier; toutefois, sans la mesure de renouvellement du PPS en place, personne ne serait admissible au renouvellement d'un PPS après l'expiration de celui-ci.

En décembre 2014, on comptait environ 2 millions de permis d'armes à feu valides (1,4 million de PPA, 550 000 PPS).

Les titulaires de permis d'armes à feu valides sont assujettis à la vérification continue de l'admissibilité, qui permet de tenir compte du fait que la situation du titulaire de permis peut changer, y compris la pertinence de continuer à posséder des armes à feu. Une

brings high-risk behaviour by firearms owners to the attention of the Chief Firearms Officer for appropriate action. This allows authorities to take appropriate action, as required, including revoking a licence and seizure of firearms. When firearms owners become non-compliant (i.e. do not renew a licence), they are no longer within the ambit of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Canadian Firearms Program's (CFP) jurisdiction. As a result, the *Privacy Act*, among other legislation, prevents the RCMP from conducting further Continuous Eligibility Screening, thereby withdrawing a meaningful tool that enables the CFP to take pre-emptive measures in dealing with higher-risk firearms owners.

In 2006, in order to increase compliance, the Government introduced a two-year fee waiver for firearms licence renewals,¹ so that individuals applying to renew or upgrade their firearms licences (e.g. from non-restricted to restricted) were not charged any fees. Also in 2006, a one-year Amnesty Order was introduced.² The effect of the Amnesty Order (2006) was that non-restricted firearms owners who did not meet registration or licensing requirements, and who were taking steps to comply with these requirements, were protected from criminal liability.

In 2008, the Government added a one-year measure allowing individuals to renew expired POLs.³ Prior to the POL renewal measure, firearms owners could only renew their POLs if they had not expired. Otherwise, to legally retain their firearms, they were required to pay for and successfully complete the requisite firearms safety training course(s) or test(s), and obtain a PAL. These three measures (fee waiver, Amnesty Order [2006], and POL renewal) were extended several times.

In 2013, consistent with Canada's Economic Action Plan, the fee waiver for licence renewals was repealed; however, the Amnesty Order (2006) and the POL renewal measure were extended in 2013 and 2014, and are currently set to expire on May 16, 2015.

The Amnesty Order (2006) was intended to encourage non-restricted firearms owners to comply with the licensing and registration requirements of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. With the coming into force of *An Act to amend the Criminal Code and the Firearms Act* ("*Ending the Long-gun Registry Act*"), on April 5, 2012, the requirement to register non-restricted firearms and the associated penalties for failing to do so have been repealed. However, as a result of litigation, *Attorney General of Quebec v. Attorney General of Canada, et al.* (regarding long-gun registry), launched on April 2, 2012, firearms owners in Quebec were required to obtain a registration certificate upon transfer of a non-restricted firearm, and Canada was required to continue to operate the long-gun registry in Quebec until the litigation was finally resolved. On March 27, 2015, the Supreme Court of Canada rendered its decision, resulting in Quebec firearms owners no longer being required to have registration certificates for non-restricted firearms.

telle vérification se veut un outil de sécurité publique où les comportements à risque élevés par des propriétaires d'armes à feu sont signalés au contrôleur des armes à feu afin que les mesures qui s'imposent soient prises. Ainsi, les autorités peuvent prendre des mesures qui s'imposent, au besoin, comme révoquer le permis et saisir l'arme à feu. Si des propriétaires d'armes à feu ne sont plus en règle (c'est-à-dire s'ils ne renouvellent pas leur permis), ils ne sont plus du ressort du Programme canadien des armes à feu (PCAF) de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Par conséquent, les dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, entre autres dispositions législatives, empêchent la GRC de procéder à la vérification continue de l'admissibilité de ces particuliers, ce qui prive le PCAF d'un outil qui lui permet de prendre des mesures proactives à l'égard de propriétaires d'armes à feu qui présentent un risque élevé.

En 2006, afin d'accroître la conformité, le gouvernement a instauré une dispense de droits d'une durée de deux ans pour les renouvellements des permis d'armes à feu¹, et ce, afin que l'on n'exige pas le paiement des droits des particuliers demandant le renouvellement ou le reclassement de leur permis d'armes à feu (par exemple un permis sans restriction passant à un permis à autorisation restreinte). Un décret d'amnistie d'un an a également été mis en place² en 2006. Le décret d'amnistie (2006) a eu pour effet de protéger des poursuites pénales les propriétaires d'armes à feu sans restriction qui ne répondaient pas aux exigences relatives à l'obtention d'un permis ou à l'enregistrement des armes à feu, mais qui prenaient des mesures pour se conformer aux exigences.

En 2008, le gouvernement a ajouté une mesure d'un an permettant aux particuliers de renouveler leur PPS échu³. Avant la mise en place de la mesure de renouvellement du PPS, les propriétaires d'armes à feu pouvaient uniquement renouveler leur permis avant la date d'expiration. Autrement, pour conserver légalement leurs armes à feu, ils devaient payer et réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu, ou encore obtenir la note de passage à l'examen ou aux examens, ainsi qu'obtenir un PPA. Ces trois mesures (dispense de droits, décret d'amnistie [2006] et renouvellement du PPS) ont été prolongées plusieurs fois.

En 2013, conformément au Plan d'action économique du Canada, la dispense de droits accordée pour les renouvellements de permis a été abrogée; toutefois, le décret d'amnistie (2006) et la mesure de renouvellement du PPS ont été prolongés en 2013 et en 2014 et arriveront à échéance le 16 mai 2015.

Le décret d'amnistie (2006) était censé encourager les propriétaires d'armes à feu sans restriction à se conformer aux exigences de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* concernant l'obtention d'un permis et l'enregistrement. À la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les armes à feu* (« *Loi sur l'abolition du registre des armes d'épaule* ») le 5 avril 2012, l'obligation d'enregistrer les armes à feu sans restriction et les peines connexes associées à l'omission de le faire ont été abrogées. Par contre, en conséquence du résultat du litige dans l'affaire *Procureur général du Québec c. Procureur général du Canada, et coll.* (concernant le registre des armes d'épaule), entamé le 2 avril 2012, les propriétaires d'armes à feu situés au Québec étaient tenus d'obtenir un certificat d'enregistrement au moment du transfert d'une arme à feu sans restriction, et le Canada devait continuer de tenir le registre des armes d'épaule au Québec jusqu'à ce que le litige soit résolu de façon définitive. Le 27 mars 2015, la Cour suprême du Canada a rendu sa décision, et

¹ SOR/2006-96

² SOR/2006-95

³ SOR/2008-146

¹ DORS/2006-96

² DORS/2006-95

³ DORS/2008-146

Therefore, the parts of the Amnesty Order (2006) that dealt with registration certificates for non-restricted firearms are now obsolete. The new Amnesty Order (2015) applies only to individuals who are taking steps to renew a non-restricted firearms licence.

POL holders are mostly experienced firearms owners who are over 50 years old and who often live in rural or remote regions. In 2008, there were approximately 197 000 individuals with expired POLs. Requiring that holders of expired POLs pay for and complete the firearms safety training course to obtain a firearms licence has been described by some firearms owners and advocates as a disincentive to compliance. Firearms owners who are currently not in compliance with firearms licensing legislation are unlikely to return to compliance without steps being taken to encourage them to do so. Since May 2008, when the POL licence renewal measure was introduced, over 68 000 individuals took advantage of the opportunity to come back into compliance with the *Firearms Act* by applying for a new POL, including over 7 000 in 2014.

On October 7, 2014, the Government introduced Bill C-42, the *Common Sense Firearms Licensing Act*, in the House of Commons. Bill C-42 would, among other things, amend the *Firearms Act* to eliminate the POL by converting all valid POLs to PALs without requiring POL holders to take firearms safety training. The Bill would also create a six-month grace period at the end of the five-year licence to allow licence holders more time to renew their licence. Should Bill C-42 be passed by Parliament and receive royal assent, there could be a delay between royal assent and implementation of the POL/PAL conversion and the grace period.

Objectives

The Amnesty Order (2015) will continue to protect individuals in possession of non-restricted firearms who are taking steps to comply with federal firearms legislation, by maintaining favourable conditions to encourage compliance with licensing requirements.

The POL renewal measure will continue to maintain favourable conditions for expired POL holders to bring themselves into compliance so that they may benefit from the POL/PAL conversion provisions of Bill C-42, should it receive royal assent and be brought into force.

The regulatory amendments are consistent with the main objective of the RCMP Canadian Firearms Program, which is to enhance public safety. This is achieved, in part, by maximizing the number of firearms owners who comply with the licensing requirements set out in the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. Such individuals are subject to Continuous Eligibility Screening as a condition of possessing a firearms licence.

les propriétaires d'armes au Québec n'ont plus à obtenir un certificat d'enregistrement au moment du transfert d'une arme à feu sans restriction.

Par conséquent, les parties du décret d'amnistie (2006) portant sur les certificats d'enregistrement pour les armes à feu sans restriction sont désormais obsolètes. Le nouveau décret d'amnistie (2015) s'applique uniquement aux personnes qui prennent des mesures pour renouveler un permis d'armes à feu sans restriction.

Les titulaires de PPS sont principalement des propriétaires d'armes à feu expérimentés, qui ont plus de 50 ans, et qui habitent souvent dans une région rurale ou éloignée. En 2008, le PPS d'environ 197 000 personnes était échu. Certains propriétaires d'armes à feu et les défenseurs des armes à feu soutiennent qu'on dissuade les titulaires d'un PPS échu de se conformer en exigeant d'eux qu'ils suivent le cours de sécurité dans le maniement des armes à feu et qu'ils en paient les frais pour obtenir un permis d'armes à feu. Il est peu probable que les propriétaires d'armes à feu qui ne sont pas actuellement conformes à la législation en matière de délivrance de permis d'armes à feu prennent des mesures pour s'y conformer si l'on ne fait rien pour les y inciter. Depuis mai 2008, moment où la mesure de renouvellement du PPS a été mise en place, plus de 68 000 personnes ont profité de cette mesure pour se conformer de nouveau à la *Loi sur les armes à feu* en présentant une nouvelle demande de PPS, ce qui inclut plus de 7 000 personnes en 2014.

Le 7 octobre 2014, le gouvernement a déposé le projet de loi C-42, la *Loi visant la délivrance simple et sécuritaire des permis d'armes à feu*, à la Chambre des communes. Le projet de loi C-42 viendrait, entre autres choses, modifier la *Loi sur les armes à feu* de façon à éliminer le PPS en convertissant tous les PPS valides en PPA sans exiger des titulaires de PPS qu'ils suivent un cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Le projet de loi créerait aussi un délai de grâce de six mois à la fin de la période de validité de cinq ans des permis pour donner davantage de temps aux titulaires de renouveler leur permis. Si le projet de loi C-42 est adopté par le Parlement et reçoit la sanction royale, il pourrait y avoir un délai entre la sanction royale et la mise en œuvre de la conversion des PPS en PPA, d'une part, et le délai de grâce, d'autre part.

Objectifs

Le décret d'amnistie (2015) continuera de protéger les particuliers en possession d'armes à feu sans restriction prenant des mesures pour se conformer à la législation fédérale relative aux armes à feu en maintenant des conditions favorables à la conformité avec les exigences concernant les permis.

La mesure de renouvellement du PPS continuera à maintenir des conditions favorables de façon à ce que les titulaires d'un PPS échu prennent des mesures de conformité afin de se prévaloir des dispositions relatives à la conversion du PPS au PPA qui sont prévues dans le projet de loi C-42, si celui-ci reçoit la sanction royale et entre en vigueur.

Les modifications réglementaires vont dans le même sens que l'objectif principal du Programme canadien des armes à feu de la GRC, à savoir accroître la sécurité publique. L'objectif est en partie atteint en augmentant le nombre de propriétaires d'armes à feu qui respectent les dispositions de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* relatives à l'obtention d'un permis. Ces titulaires font l'objet d'une vérification continue de l'admissibilité, une condition dont est assorti leur permis d'armes à feu.

Description

The regulatory amendments and the Order extend, for two years, until May 16, 2017

- (i) the Amnesty Order (2015) which protects non-compliant owners of non-restricted firearms from criminal liability, while they are taking steps to comply with the *Firearms Act* and the *Criminal Code* with respect to licensing requirements; and
- (ii) the POL renewal measure, thereby removing the requirement for previous holders of these licences to successfully complete the firearms safety course(s) and obtain a PAL if they wish to continue possessing their firearm(s), but do not wish to acquire additional firearms.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this initiative, as there is no change in administrative costs to business. These compliance measures apply to individuals only.

Small business lens

The small business lens does not apply to this initiative, as there are no costs to small business. These compliance measures apply to individuals only.

Consultation

Previous consultations undertaken by the Government have focused on all three compliance measures (fee waiver, Amnesty Order [2006], and POL renewal). The following summarizes the comments received in previous consultations on compliance measures.

On April 7, 2007, the proposed Amnesty Order (2006) which sought to extend the amnesty for one year to 2008, was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 15-day public comment period. During this period, 566 comments were received: 558 from individuals, 7 from organizations and 1 from the Attorney General of Ontario (AGO). Four hundred and fifty-two respondents supported the proposal, 72 opposed it, and 42 did not take a position on the proposal itself but provided general comments. The AGO commented primarily on then Bill C-21, *An Act to amend the Criminal Code and the Firearms Act (non-registration of firearms that are neither prohibited nor restricted)*, which the AGO considered inconsistent with the purpose of the Amnesty Order (2006).

On March 1, 2008, the three proposed regulatory amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day public comment period, during which 131 comments were received from 126 individuals, 4 organizations and 1 provincial government. Overall, support for the amendments was high. The majority of those in favour noted a need to focus legislative firearms control measures on criminals rather than on otherwise law-abiding Canadians, while also expressing concern over the amount of money spent on the Canadian Firearms Program. Nine respondents (one province, four organizations and four individuals) that did not support the combined initiatives expressed specific concern about the extension of the Amnesty Order (2006). The AGO was of the opinion that extensions to the Amnesty Order (2006) were leading to a deterioration of the data available to police in the Canadian Firearms Information System.

Description

Les modifications réglementaires et le Décret prolongent de deux ans, soit jusqu'au 16 mai 2017, ce qui suit :

- (i) le décret d'amnistie (2015), qui protège d'une poursuite pénale les propriétaires d'armes à feu sans restriction qui prennent des mesures pour respecter les dispositions de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel* relatives à l'obtention d'un permis;
- (ii) la mesure de renouvellement du PPS, qui élimine l'exigence forçant les anciens titulaires de permis à réussir le ou les cours de sécurité dans le maniement des armes à feu et à obtenir un PPA s'ils souhaitent continuer de posséder leurs armes à feu, mais qu'ils ne souhaitent pas en acquérir d'autres.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette initiative, car les frais administratifs demeurent les mêmes pour les entreprises. Les mesures de conformité s'appliquent seulement aux particuliers.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car les coûts sont inexistantes pour les petites entreprises. Les mesures de conformité s'appliquent seulement aux particuliers.

Consultation

Les consultations menées antérieurement par le gouvernement ont porté sur les trois mesures d'incitation à la conformité (dispense des droits, décret d'amnistie [2006] et renouvellement du PPS). Voici un résumé des commentaires reçus lors des consultations précédentes à cet égard.

Le 7 avril 2007, le projet de décret d'amnistie (2006), qui visait à prolonger la période d'amnistie d'une année jusqu'en 2008, a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 15 jours. Durant cette période, 566 commentaires ont été reçus : 558 de particuliers, 7 d'organisations et 1 du procureur général de l'Ontario (PGO). Ils étaient 452 à appuyer la proposition, 72 à s'y opposer et 42 à ne pas prendre position sur la proposition en tant que telle, mais à formuler des commentaires généraux. Le PGO a principalement formulé des commentaires sur le projet de loi C-21, *Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les armes à feu (non-enregistrement des armes à feu ni prohibées ni à autorisation restreinte)*, qui selon lui allait à l'encontre de l'objet du décret d'amnistie (2006).

Le 1^{er} mars 2008, les trois projets de modifications réglementaires ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 30 jours. Au cours de cette période, 131 commentaires ont été reçus de 126 particuliers, de 4 organisations et 1 gouvernement provincial. Dans l'ensemble, on était fortement pour les modifications. La majorité des personnes qui appuyait a fait observer qu'il fallait centrer les mesures législatives de contrôle des armes à feu sur les criminels plutôt que sur les Canadiens respectueux des lois, et ce, tout en exprimant leur préoccupation par rapport à la somme d'argent dépensée dans le Programme canadien des armes à feu. Neuf répondants (une province, quatre organismes et quatre particuliers) n'appuyaient pas les initiatives combinées et se disaient préoccupés par la prolongation du décret d'amnistie (2006). Le PGO était d'avis que les prolongations du décret d'amnistie (2006) entraînaient une détérioration des données auxquelles ont accès les policiers dans le Système canadien d'information relatif aux armes à feu.

On March 28, 2009, regulatory amendments to extend the three compliance measures for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day public comment period. Four comments were received, two from organizations and two from individuals. Two respondents supported the proposed extension of the compliance measures, while two opposed the extension of the Amnesty Order (2006). Supporters stated that these measures were part of the Government's commitment to repeal the long-gun registry, while opponents expressed concern that the Amnesty Order (2006) was reducing the effectiveness of the firearms registry.

On March 20, 2010, the regulatory amendments to extend the suite of compliance measures were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, for a 15-day public comment period. Fifteen comments were received from 12 individuals and 3 organizations, including the Coalition for Gun Control. All the respondents opposed the extension of the Amnesty Order (2006), expressing concern that it provided immunity from non-compliance with firearms legislation. There were no comments directed towards the fee waiver.

On April 9, 2011, regulatory amendments to extend the fee waiver for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, to invite public comments for 15 days. No comments were received.

On April 13, 2013, regulatory amendments to extend the POL renewal and the Amnesty Order (2006) for one year were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 15-day public comment period. The Regulatory Impact Analysis Statement indicated that the remaining fee waiver would not be extended. During this period, 13 comments were received from 9 individuals and 4 organizations (e.g. chief medical officers, the Coalition for Gun Control). Of the respondents, all opposed an extension of the Amnesty Order (2006). Comments suggested that its continuance could serve as a disincentive to comply with legal requirements. The Government elected to move forward with the POL renewal measure and the Amnesty Order (2006). As part of Canada's Economic Action Plan, the fee waiver for non-restricted firearms was not extended.

In 2014, the regulatory amendments to extend the POL renewal measure and the Amnesty Order (2006) were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 15-day comment period. During this period, 41 comments were received from 30 individuals and 11 organizations (e.g. the Coalition for Gun Control, public health directors). The majority of individuals who responded opposed a further extension of the Amnesty Order (2006) on public safety grounds. Responses also included a concern that the Amnesty Order (2006) creates confusion among firearms owners about their legal obligations. Four respondents supported the extension of the Amnesty Order (2006).

In all consultations mentioned above, the Government considered the views of all stakeholders. Given the importance of advancing these measures from a public safety perspective

Le 28 mars 2009, des modifications réglementaires destinées à prolonger d'un an les trois mesures de conformité ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 30 jours. Quatre commentaires ont été reçus : deux d'organisations et deux de particuliers. Deux répondants étaient pour la prolongation proposée des mesures de conformité, tandis que deux s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006). Ceux qui appuyaient la réglementation proposée se sont dits d'avis que ces mesures faisaient partie de l'engagement du gouvernement d'abroger le registre des armes d'épaule, tandis que les opposants s'inquiétaient que le décret d'amnistie (2006) aurait pour effet de réduire l'efficacité du registre des armes à feu.

Le 20 mars 2010, les modifications réglementaires visant à prolonger l'ensemble des mesures de conformité ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires du public de 15 jours. Quinze commentaires ont été reçus de 12 particuliers et de 3 organisations, y compris la Coalition pour le contrôle des armes. Tous les répondants s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006), et ils disaient craindre qu'elle confère l'immunité en cas de non-conformité avec la législation en matière d'armes à feu. Aucun commentaire n'a été formulé au sujet de la dispense de droits.

Le 9 avril 2011, des modifications réglementaires destinées à prolonger d'un an la dispense de droits ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour inviter le public à formuler des commentaires pendant une période de 15 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

Le 13 avril 2013, des modifications réglementaires visant à prolonger la mesure liée au renouvellement des PPS et le décret d'amnistie (2006) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de permettre au public de formuler des commentaires au cours d'une période de 15 jours. Le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation indiquait que la dispense des droits restante ne serait pas prolongée. Au cours de cette période, 13 commentaires ont été reçus, soit 9 de particuliers et 4 d'organisations (par exemple différents médecins-chefs et la Coalition pour le contrôle des armes). Tous les répondants s'opposaient à la prolongation du décret d'amnistie (2006). Les commentaires laissaient entendre que le maintien du décret d'amnistie pourrait dissuader des particuliers de se conformer aux exigences légales. Le gouvernement a choisi d'aller de l'avant avec la mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2006). Dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, la dispense de droits pour les armes à feu sans restriction n'a pas été prolongée.

En 2014, les modifications réglementaires destinées à prolonger la mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2006) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a suivi une période de commentaires de 15 jours. Au cours de cette période, 41 commentaires ont été reçus de 30 particuliers et de 11 organisations (par exemple la Coalition pour le contrôle des armes, des directeurs de la santé publique). La majorité des répondants se sont opposés à une autre prolongation du décret d'amnistie (2006) pour des motifs liés à la sécurité publique. Certains répondants étaient aussi inquiets de la possibilité que le décret d'amnistie (2006) crée la confusion parmi les propriétaires d'armes à feu au sujet de leurs obligations juridiques. Quatre répondants étaient pour la prolongation du décret d'amnistie (2006).

Dans toutes les consultations mentionnées ci-dessus, le gouvernement a tenu compte des opinions de tous les intervenants. Compte tenu de l'importance de l'avancement de ces mesures du

(e.g. increase licence compliance), the Government elected to move forward with the regulatory amendments.

Rationale

Collectively, the Amnesty Order (2015) and the POL renewal measure are intended to encourage compliance with the licensing provisions of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. Firearms owners who are compliant with firearms legislation are subject to Continuous Eligibility Screening, which contributes to enhancing public safety.

The Amnesty Order (2015) protects individuals from criminal liability for possession of a non-restricted firearm with an expired licence, provided these owners are taking steps to come into compliance.

Bill C-42, the *Common Sense Firearms Licensing Act*, was introduced on October 7, 2014, and provides an added incentive for individuals with expired POLs to come into compliance. The Bill includes proposals to eliminate the POL by converting all valid POLs to PALs without requiring POL holders to take firearms safety training. However, this conversion scheme requires individuals to hold a valid POL, thus creating the additional incentive for expired POL holders to come into compliance with the national licensing scheme. Extending the POL renewal measure would grant individuals with expired POLs the possibility to benefit from the licence conversion proposed by Bill C-42, and will thus provide individuals who are not currently subject to Continuous Eligibility Screening, and who may still be in possession of firearms, with an incentive to come back into compliance with licensing legislation.

The POL renewal measure and the Amnesty Order (2015), which protects from criminal liability individuals who are taking steps to comply with federal firearms legislation, are relieving in nature and help to maintain favourable conditions to encourage compliance with the licensing requirements of the *Firearms Act* and the *Criminal Code*.

Implementation, enforcement and service standards

Communication efforts focus on who can avail themselves of these measures, how to do so, and the period during which these measures are in effect. In an effort to increase voluntary compliance, communication efforts emphasize the Government's commitment to improving public safety through effective gun control and tackling the criminal use of firearms, while reducing unnecessary administrative requirements on firearms owners.

Under federal firearms legislation currently in force, to be in lawful possession of a firearm, an individual must at minimum hold a licence issued under the *Firearms Act* and, in the case of a restricted or prohibited firearm, a registration certificate.

Owners are expected to take positive steps to comply with the *Firearms Act* and the *Criminal Code*, as set out in the Amnesty Order (2015).

point de vue de la sécurité publique (par exemple accroître la conformité en matière de permis), le gouvernement a choisi d'aller de l'avant avec les modifications réglementaires.

Justification

Ensemble, le décret d'amnistie (2015) et la mesure de renouvellement du PPS visent à encourager la conformité aux dispositions portant sur les permis de la *Loi sur les armes à feu* et du *Code criminel*. Les propriétaires d'armes à feu qui se conforment aux lois sur les armes à feu font l'objet d'une vérification continue de l'admissibilité, laquelle contribue à renforcer la sécurité publique.

Le décret d'amnistie (2015) protège d'une poursuite pénale les particuliers qui possèdent une arme à feu sans restriction avec un permis échu, à la condition que ces propriétaires prennent des mesures pour se conformer aux exigences.

Le projet de loi C-42, *Loi visant la délivrance simple et sécuritaire des permis d'armes à feu*, a été déposé le 7 octobre 2014 et ajoute une motivation incitant les personnes ayant un PPS expiré à se conformer aux exigences. Le projet de loi comprend des propositions visant à éliminer les PPS en convertissant tous les PPS valides en PPA, sans exiger que les titulaires de PPS suivent un cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Ce plan exige toutefois que les personnes aient un PPS valide, ce qui ajoute une motivation incitant les titulaires de PPS expirés à se conformer au programme national de délivrance des permis. La prolongation de la mesure de renouvellement des PPS donnerait la possibilité aux titulaires de permis expirés de profiter de la conversion des permis proposée dans le projet de loi C-42, ce qui permet ainsi d'offrir aux particuliers qui ne sont pas actuellement assujettis à une vérification continue de l'admissibilité et qui peuvent toujours être en possession d'armes à feu, une incitation à être de nouveau conformes à la législation en matière de permis.

La mesure de renouvellement du PPS et le décret d'amnistie (2015), qui protègent d'une poursuite pénale les propriétaires d'armes à feu sans restriction qui prennent des mesures pour se conformer à la législation fédérale en matière d'armes à feu, offrent un allègement du fardeau et contribuent à maintenir des conditions favorables à la conformité avec les exigences de la *Loi sur les armes à feu* et le *Code criminel* concernant les permis.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les messages précisent les personnes qui peuvent profiter de ces mesures, la façon dont elles peuvent le faire et la durée de l'offre. En vue d'augmenter le taux de conformité volontaire, les messages mettent l'accent sur l'engagement du gouvernement d'améliorer la sécurité publique au moyen de mesures de contrôle efficaces des armes à feu et de lutte contre l'utilisation d'armes à feu à des fins criminelles, et ce, tout en réduisant le fardeau administratif inutile imposé aux propriétaires d'armes à feu.

Aux termes des dispositions législatives fédérales en matière d'armes à feu, pour être en possession légitime d'une arme à feu, un particulier doit détenir un permis délivré en application de la *Loi sur les armes à feu* et, dans le cas des armes à feu prohibées ou à autorisation restreinte, un certificat d'enregistrement.

On s'attend à ce que les propriétaires d'armes à feu prennent des mesures concrètes, prévues dans la *Loi sur les armes à feu* et le *Code criminel*, tel qu'il est établi dans le décret d'amnistie (2015).

Contacts

Lyndon Murdock
Director
Firearms and Operational Policing Policy Division
Community Safety and Countering Crime Branch
Public Safety Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Telephone (general inquiries): 1-800-830-3118 or 613-944-4875
Fax: 613-993-5252
Email: firearms@ps.gc.ca

Paula Clarke
Criminal Law Policy Section
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-957-4728
Fax: 613-941-9310
Email: paula.clarke@justice.gc.ca

Personnes-ressources

Lyndon Murdock
Directeur
Division des armes à feu et de la politique opérationnelle
Secteur de la sécurité communautaire et de la réduction du crime
Sécurité publique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Téléphone (demandes de renseignements généraux) :
1-800-830-3118 ou 613-944-4875
Télécopieur : 613-993-5252
Courriel : firearms@sp.gc.ca

Paula Clarke
Section de la politique en matière de droit pénal
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-957-4728
Télécopieur : 613-941-9310
Courriel : paula.clarke@justice.gc.ca

Registration
SOR/2015-106 May 11, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

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

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^f 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)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^g of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, May 6, 2015

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

Enregistrement
DORS/2015-106 Le 11 mai 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

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 Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

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

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)d)^e de cette loi aux termes de l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^g de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 6 mai 2015

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

MODIFICATION

1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.

^a SOR/79-158; SOR/98-244, sch., s. 1

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1, s. 9

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^g SOR/2002-1, par. 16(c)

¹ SOR/2002-36

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

^d DORS/2002-1, art. 9

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

^g DORS/2002-1, al. 16(c)

¹ DORS/2002-36

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force on June 14, 2015.

2. Le présent règlement entre en vigueur le 14 juin 2015.

**SCHEDULE
(Section 1)**

**ANNEXE
(article 1)**

SCHEDULE
(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

ANNEXE
(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING
OF CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING ON
JUNE 14, 2015 AND ENDING ON AUGUST 8, 2015

LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION
DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE
14 JUIN 2015 ET SE TERMINANT LE 8 AOÛT 2015

Item	Province	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Column 4 Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	73,838,437	1,400,000	555,440
2.	Que.	59,738,223	2,888,832	0
3.	N.S.	8,005,682	0	0
4.	N.B.	6,284,727	0	0
5.	Man.	9,376,016	382,500	0
6.	B.C.	31,629,439	1,701,016	922,780
7.	P.E.I.	812,256	0	0
8.	Sask.	7,995,649	1,119,390	0
9.	Alta.	20,870,601	100,000	0
10.	N.L.	3,078,539	0	0
Total		221,629,569	7,591,738	1,478,220

Article	Province	Colonne 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Colonne 3 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Colonne 4 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	73 838 437	1 400 000	555 440
2.	Qc	59 738 223	2 888 832	0
3.	N.-É.	8 005 682	0	0
4.	N.-B.	6 284 727	0	0
5.	Man.	9 376 016	382 500	0
6.	C.-B.	31 629 439	1 701 016	922 780
7.	Î.-P.-É.	812 256	0	0
8.	Sask.	7 995 649	1 119 390	0
9.	Alb.	20 870 601	100 000	0
10.	T.-N.-L.	3 078 539	0	0
Total		221 629 569	7 591 738	1 478 220

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Regulations.)

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on June 14, 2015, and ending on August 8, 2015.

La modification vise à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 14 juin 2015 et se terminant le 8 août 2015.

Registration
SI/2015-33 May 20, 2015

Enregistrement
TR/2015-33 Le 20 mai 2015

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Order Amending the Canadian Passport Order

Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens

P.C. 2015-563 May 7, 2015

C.P. 2015-563 Le 7 mai 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, makes the annexed *Order Amending the Canadian Passport Order*.

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens*, ci-après.

ORDER AMENDING THE CANADIAN PASSPORT ORDER

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LES PASSEPORTS CANADIENS

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Subsection 4(4) of the *Canadian Passport Order*¹ is replaced by the following:

1. Le paragraphe 4(4) du *Décret sur les passeports canadiens*¹ est remplacé par ce qui suit :

(4) The royal prerogative over passports can be exercised on behalf of Her Majesty in right of Canada by

(4) La prérogative royale en matière de passeport peut être exercée au nom de Sa Majesté du chef du Canada par :

- (a) the Governor in Council;
- (b) the Minister; or
- (c) the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness for the purposes of section 10.1, subsections 10.2(2), 10.3(2), 10.4(2) and 11.1(2) and section 11.3.

- a) le gouverneur en conseil;
- b) le ministre;
- c) le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile pour l'application de l'article 10.1, des paragraphes 10.2(2), 10.3(2), 10.4(2) et 11.1(2) et de l'article 11.3.

2. Section 9 of the Order is renumbered as subsection 9(1) and is amended by adding the following:

2. L'article 9 du même décret devient le paragraphe 9(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Without limiting the generality of subsections 4(3) and (4) and for greater certainty, the Minister may refuse to issue a passport if he or she has reasonable grounds to believe that the refusal is necessary to prevent the commission of any act or omission referred to in subsection 7(4.1) of the *Criminal Code*.

(2) Sans que soit limitée la généralité des paragraphes 4(3) et (4), il est entendu que le ministre peut refuser de délivrer un passeport s'il a des motifs raisonnables de croire que cela est nécessaire pour prévenir la commission de tout fait visé au paragraphe 7(4.1) du *Code criminel*.

3. (1) The portion of subsection 10(2) of the French version of the Order before paragraph (b) is replaced by the following:

3. (1) Le passage du paragraphe 10(2) de la version française du même décret précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

- (2) Il peut en outre révoquer le passeport de la personne :
- a) qui, étant en dehors du Canada, est accusée dans un pays ou État étranger d'avoir commis une infraction qui constituerait un acte criminel si elle était commise au Canada;

- (2) Il peut en outre révoquer le passeport de la personne :
- a) qui, étant en dehors du Canada, est accusée dans un pays ou État étranger d'avoir commis une infraction qui constituerait un acte criminel si elle était commise au Canada;

(2) Paragraphs 10(2)(b) and (c) of the Order are replaced by the following:

(2) Les alinéas 10(2)b) et c) du même décret sont remplacés par ce qui suit :

(b) the Minister has reasonable grounds to believe uses the passport in committing an indictable offence in Canada or any offence in a foreign country or state that would constitute an indictable offence if committed in Canada;

b) s'il a des motifs raisonnables de croire qu'elle utilise le passeport pour commettre un acte criminel au Canada, ou pour commettre, dans un pays ou État étranger, une infraction qui constituerait un acte criminel si elle était commise au Canada;

(c) the Minister has reasonable grounds to believe permits another person to use the passport;

c) s'il a des motifs raisonnables de croire qu'elle permet à une autre personne de se servir du passeport;

(3) Paragraphs 10(2)(d) and (e) of the French version of the Order are replaced by the following:

(3) Les alinéas 10(2)d) et e) de la version française du même décret sont remplacés par ce qui suit :

- d) qui a obtenu le passeport au moyen de renseignements faux ou trompeurs;
- e) qui n'est plus citoyen canadien.

- d) qui a obtenu le passeport au moyen de renseignements faux ou trompeurs;
- e) qui n'est plus citoyen canadien.

¹ SI/81-86; SI/2013-57, s. 1

¹ TR/81-86; TR/2013-57, art. 1

4. Sections 10.1 to 10.3 of the Order are replaced by the following:

10.1 Without limiting the generality of subsections 4(3) and (4) and for greater certainty, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may decide that a passport is not to be issued or is to be revoked if he or she has reasonable grounds to believe that the decision is necessary to prevent the commission of a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*, or for the national security of Canada or a foreign country or state.

10.2 (1) If the Minister refuses to issue or revokes a passport, on any grounds other than the one set out in paragraph 9(1)(g), he or she may refuse on those same grounds to deliver passport services for a maximum period of 10 years.

(2) If the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness decides on any of the grounds set out in section 10.1 that a passport is not to be issued or is to be revoked, he or she may decide on those same grounds that passport services are not to be delivered for a maximum period of 10 years.

10.3 (1) The Minister may, under section 10, revoke a passport that has been cancelled under subsection 11.1(1) or paragraph 11.2(b) or (c).

(2) The Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may, under section 10.1, decide that a passport that has been cancelled under subsection 11.1(2) is to be revoked.

10.4 (1) If a passport that is issued to a person has expired but could have been revoked on any of the grounds referred to in section 10, other than the one set out in paragraph 9(1)(g), had it not expired, the Minister may refuse on those same grounds to deliver passport services, for a maximum period of 10 years, when the facts that could otherwise have led to the revocation of the passport occurred before its expiry date.

(2) If a passport that is issued to a person has expired but could have been revoked on any of the grounds referred to in section 10.1 had it not expired, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may decide on those same grounds that passport services are not to be delivered, for a maximum period of 10 years, when the facts that could otherwise have led to the revocation of the passport occurred before its expiry date.

5. The Order is amended by adding the following after section 11:

CANCELLATION OF PASSPORTS

11.1 (1) Without limiting the generality of subsections 4(3) and (4) and for greater certainty, the Minister may cancel a passport if he or she has reasonable grounds to suspect that cancellation is necessary to prevent the commission of any act or omission referred to in subsection 7(4.1) of the *Criminal Code*.

(2) Without limiting the generality of subsections 4(3) and (4) and for greater certainty, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may decide that a passport is to be cancelled if he or she has reasonable grounds to suspect that the decision is necessary to prevent the commission of a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*, or for the national security of Canada or a foreign country or state.

(3) The powers conferred by subsections (1) and (2) may be exercised without notice.

4. Les articles 10.1 à 10.3 du même décret sont remplacés par ce qui suit :

10.1 Sans que soit limitée la généralité des paragraphes 4(3) et (4), il est entendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut décider qu'un passeport ne doit pas être délivré ou qu'il doit être révoqué s'il a des motifs raisonnables de croire que cela est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger.

10.2 (1) Dans le cas où le ministre refuse de délivrer un passeport ou en révoque un pour un motif autre que celui visé à l'alinéa 9(1)g), il peut refuser, pour le même motif, de fournir des services de passeport pendant une période d'au plus dix ans.

(2) Dans le cas où le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile décide qu'un passeport ne doit pas être délivré ou qu'il doit être révoqué pour un motif visé à l'article 10.1, il peut décider, pour le même motif, que des services de passeport ne doivent pas être fournis pendant une période d'au plus dix ans.

10.3 (1) Le ministre peut, en vertu de l'article 10, révoquer un passeport qui a été annulé en vertu du paragraphe 11.1(1) ou des alinéas 11.2b) ou c).

(2) Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut, en vertu de l'article 10.1, décider qu'un passeport qui a été annulé en vertu du paragraphe 11.1(2) doit être révoqué.

10.4 (1) Dans le cas où un passeport aurait pu être révoqué pour l'un des motifs visés à l'article 10 — à l'exception de celui prévu à l'alinéa 9(1)g) — s'il n'avait pas été expiré, le ministre peut refuser, pour le même motif, de fournir pendant une période d'au plus dix ans des services de passeport si les faits qui auraient autrement pu mener à la révocation se sont produits avant la date d'expiration.

(2) Dans le cas où un passeport aurait pu être révoqué pour l'un des motifs visés à l'article 10.1 s'il n'avait pas été expiré, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut décider, pour le même motif, que des services de passeport ne doivent pas être fournis pendant une période d'au plus dix ans si les faits qui auraient autrement pu mener à la révocation se sont produits avant la date d'expiration.

5. Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

ANNULATION

11.1 (1) Sans que soit limitée la généralité des paragraphes 4(3) et (4), il est entendu que le ministre peut annuler un passeport s'il a des motifs raisonnables de soupçonner que cela est nécessaire pour prévenir la commission de tout fait visé au paragraphe 7(4.1) du *Code criminel*.

(2) Sans que soit limitée la généralité des paragraphes 4(3) et (4), il est entendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut décider qu'un passeport doit être annulé s'il a des motifs raisonnables de soupçonner que cela est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger.

(3) Les pouvoirs conférés en vertu des paragraphes (1) et (2) peuvent être exercés sans avis.

11.2 Without limiting the generality of subsections 4(3) and (4) and for greater certainty, the Minister may cancel a passport if the person to whom it was issued

- (a) is deceased;
- (b) is no longer in possession of it; or
- (c) has been advised under section 11 to return it but has not returned it.

11.3 (1) If a passport has been cancelled under section 11.1, the person to whom the passport was issued may, within 30 days after the day on which the person becomes aware that the passport is cancelled, apply to the Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, in writing to have the cancellation reconsidered.

(2) The Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, shall give the person a reasonable opportunity to make representations.

(3) On receipt of the representations, the Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, shall decide if there are still reasonable grounds to cancel the passport.

(4) The Minister or the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, as the case may be, shall give notice to the person without delay of the decision made in respect of the application.

SUPPORT TO MINISTER OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

11.4 (1) If the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness makes a decision under this Order, he or she shall inform the Minister of that decision and the Minister shall take the actions necessary to give effect to the decision.

(2) The Minister shall support the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in carrying out his or her responsibilities under this Order.

REPEAL

6. If Bill C-59, introduced in the 2nd session of the 41st Parliament and entitled the *Economic Action Plan 2015 Act, No. 1*, does not receive royal assent before October 21, 2015, then this Order is repealed on that day.

COMING INTO FORCE

7. (1) Subject to subsection (2), if Bill C-59, introduced in the 2nd session of the 41st Parliament and entitled the *Economic Action Plan 2015 Act, No. 1*, receives royal assent, then this Order comes into force on the day on which Division 2 of Part 3 of that Act comes into force.

(2) Section 6 comes into force on the day on which this Order is made.

11.2 Sans que soit limitée la généralité des paragraphes 4(3) et (4), il est entendu que le ministre peut annuler un passeport si la personne à qui il a été délivré :

- a) est décédée;
- b) ne l'a plus en sa possession;
- c) omet de le retourner malgré la réception d'un avis à cet effet au titre de l'article 11.

11.3 (1) La personne qui voit le passeport qui lui a été délivré annulé en vertu de l'article 11.1 peut, dans les trente jours suivant la date à laquelle elle a pris connaissance de l'annulation, demander par écrit au ministre ou au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, de reconsidérer l'annulation.

(2) Le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, accorde au demandeur la possibilité de présenter des observations.

(3) À la réception des observations, le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, décide s'il existe encore des motifs raisonnables d'annuler le passeport.

(4) Le ministre ou le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, selon le cas, donne sans délai au demandeur un avis de la décision qu'il a rendue relativement à la demande.

APPUI AU MINISTRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

11.4 (1) Si le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile prend une décision en vertu du présent décret, il en informe le ministre et celui-ci prend les mesures nécessaires pour mettre en œuvre la décision.

(2) Le ministre appuie le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans l'exercice des attributions que lui confère le présent décret.

ABROGATION

6. Si le projet de loi C-59, déposé au cours de la 2^e session de la 41^e législature et intitulé *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015*, ne reçoit pas la sanction royale avant le 21 octobre 2015, le présent décret est abrogé à cette date.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), en cas de sanction du projet de loi C-59, déposé au cours de la 2^e session de la 41^e législature et intitulé *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015*, le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la section 2 de la partie 3 de cette loi.

(2) L'article 6 entre en vigueur à la date de prise du présent décret.

Registration

SI/2015-34 May 20, 2015

ECONOMIC ACTION PLAN 2014 ACT, NO. 1

Order Fixing June 1, 2015 as the Day on which Sections 169 and 170 of the Act Come into Force

P.C. 2015-564 May 7, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Defence, pursuant to subsection 171(2) of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2014, fixes June 1, 2015 as the day on which sections 169 and 170 of that Act come into force.

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

This Order in Council fixes June 1, 2015, as the day on which sections 169 and 170 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2014 (the Act), come into force.

Sections 169 and 170 of the Act amend section 21 and the schedule of the *National Defence Act* (NDA) respectively. This Order brings these amendments into force.

Before the coming into force of these amendments, the schedule to the NDA laid down the ranks of officers and non-commissioned members of the Canadian Forces as well as the designation of ranks (columns I to IV). Subsection 21(2) of the NDA provided that the Governor in Council may make regulations prescribing the circumstances in which a person holding a rank set out in column I of the schedule shall use, or be referred to by, a designation of rank set out in column II, III or IV of the schedule opposite the rank held by that person.

As a result of the amendments, the designation of ranks is no longer set out in the schedule to the NDA. The schedule only sets out the ranks for the Canadian Forces. The amendments empower the Governor in Council to both prescribe in regulations the designation of ranks as well as the circumstances.

Enregistrement

TR/2015-34 Le 20 mai 2015

LOI N° 1 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2014

Décret fixant au 1^{er} juin 2015 la date d'entrée en vigueur des articles 169 et 170 de la loi

C.P. 2015-564 Le 7 mai 2015

Sur recommandation du ministre de la Défense nationale et en vertu du paragraphe 171(2) de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 20 des Lois du Canada (2014), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 1^{er} juin 2015 la date d'entrée en vigueur des articles 169 et 170 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE*(Cette note ne fait pas partie du Décret.)*

Ce décret fixe au 1^{er} juin 2015 la date d'entrée en vigueur des articles 169 et 170 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 20 des Lois du Canada (2014) [la Loi].

Les articles 169 et 170 de la Loi modifient l'article 21 et l'annexe de la *Loi sur la défense nationale* (LDN) respectivement. Ce décret fixe la date d'entrée en vigueur des présentes modifications.

Avant l'entrée en vigueur de ces modifications, l'annexe de la LDN énonçait les grades des officiers et militaires du rang des Forces canadiennes ainsi que les désignations de grade (colonnes I à IV). Le paragraphe 21(2) de la LDN établissait que le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer les cas d'emploi, par le titulaire d'un grade figurant à la colonne I de l'annexe, de la désignation énoncée aux colonnes II, III ou IV en regard de son propre grade.

En raison des modifications, les désignations de grade ne figurent plus dans l'annexe de la LDN. Il n'y a que les grades des Forces canadiennes qui y sont énoncés. Ces modifications habilite le gouverneur en conseil à fixer par règlement les désignations de grade ainsi que leurs cas d'emploi.

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/2015-91		Canadian Heritage	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act.....	1291
SOR/2015-92		Canadian Heritage	Rules Amending the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure.....	1293
SOR/2015-93		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order.....	1295
SOR/2015-94	2015-467	Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	1297
SOR/2015-95	2015-468	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Fees – Public Policy).....	1303
SOR/2015-96	2015-469	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Pacific Aquaculture Regulations	1306
SOR/2015-97	2015-470	Health	Exemption Regulations (Consumer Products).....	1320
SOR/2015-98	2015-471	Transport	Regulations Amending Schedule 1 to the Marine Liability Act	1326
SOR/2015-99	2015-484	Transport	Regulations Amending the Vessels Registry Fees Tariff and the Vessel Registration and Tonnage Regulations.....	1334
SOR/2015-100	2015-486	Transport	Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TC 117 Tank Cars).....	1344
SOR/2015-101		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations	1379
SOR/2015-102		Environment	Order 2015-87-03-01 Amending the Domestic Substances List	1381
SOR/2015-103	2015-565	Agriculture and Agri-Food	Rules of the Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal)	1391
SOR/2015-104	2015-567	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Firearms Licences Regulations	1411
SOR/2015-105	2015-568	Justice	Order Declaring an Amnesty Period (2015)	1419
SOR/2015-106		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations	1427
SI/2015-33	2015-563	Prime Minister	Order Amending the Canadian Passport Order.....	1429
SI/2015-34	2015-564	National Defence	Order Fixing June 1, 2015 as the Day on which Sections 169 and 170 of the Economic Action Plan 2014 Act, No. 1 Come into Force	1432

INDEX	SOR: SI:	Statutory Instruments (Regulations) 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	
Amnesty Period (2015) — Order Declaring Criminal Code	SOR/2015-105	08/05/15	1419	n	
Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order — Order Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2015-93	30/04/15	1295		
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2015-106	11/05/15	1427		
Canadian Passport Order— Order Amending..... Other Than Statutory Authority	SI/2015-33	20/05/15	1429		
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure — Rules Amending Broadcasting Act Telecommunications Act	SOR/2015-92	28/04/15	1293		
Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act — Regulations Amending Broadcasting Act	SOR/2015-91	28/04/15	1291		
Domestic Substances List — Order 2015-87-03-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2015-102	05/05/15	1381		
Exemption Regulations (Consumer Products)..... Canada Consumer Product Safety Act	SOR/2015-97	01/05/15	1320	n	
Firearms Licences Regulations — Regulations Amending Firearms Act	SOR/2015-104	08/05/15	1411		
Immigration and Refugee Protection Regulations (Fees — Public Policy) — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2015-95	01/05/15	1303		
Order Fixing June 1, 2015 as the Day on which Sections 169 and 170 of the Act Come into Force..... Economic Action Plan 2014 Act, No. 1	SI/2015-34	20/05/15	1432		
Pacific Aquaculture Regulations — Regulations Amending Fisheries Act	SOR/2015-96	01/05/15	1306		
Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations — Regulations Amending..... Criminal Code	SOR/2015-101	05/05/15	1379		
Review Tribunal (Canada Agricultural Review Tribunal) — Rules Canada Agricultural Products Act	SOR/2015-103	08/05/15	1391	n	
Schedule 1 to the Marine Liability Act — Regulations Amending Marine Liability Act	SOR/2015-98	01/05/15	1326		
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending First Nations Fiscal Management Act	SOR/2015-94	01/05/15	1297		
Transportation of Dangerous Goods Regulations (TC 117 Tank Cars) — Regulations Amending Transportation of Dangerous Goods Act, 1992	SOR/2015-100	01/05/15	1344		
Vessels Registry Fees Tariff and the Vessel Registration and Tonnage Regulations — Regulations Amending Canada Shipping Act, 2001	SOR/2015-99	01/05/15	1334		

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/2015-91		Patrimoine canadien	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion	1291
DORS/2015-92		Patrimoine canadien	Règles modifiant les Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	1293
DORS/2015-93		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie	1295
DORS/2015-94	2015-467	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	1297
DORS/2015-95	2015-468	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais — intérêt public)	1303
DORS/2015-96	2015-469	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement du Pacifique sur l'aquaculture.....	1306
DORS/2015-97	2015-470	Santé	Règlement d'exemption (produits de consommation)	1320
DORS/2015-98	2015-471	Transports	Règlement modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime	1326
DORS/2015-99	2015-484	Transports	Règlement modifiant le Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments et le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments.....	1334
DORS/2015-100	2015-486	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117)	1344
DORS/2015-101		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel	1379
DORS/2015-102		Environnement	Arrêté 2015-87-03-01 modifiant la Liste intérieure.....	1381
DORS/2015-103	2015-565	Agriculture et Agroalimentaire	Règles de la Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada)	1391
DORS/2015-104	2015-567	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement sur les permis d'armes à feu.....	1411
DORS/2015-105	2015-568	Justice	Décret fixant une période d'amnistie (2015)	1419
DORS/2015-106		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets	1427
TR/2015-33	2015-563	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens	1429
TR/2015-34	2015-564	Défense nationale	Décret fixant au 1 ^{er} juin 2015 la date d'entrée en vigueur des articles 169 et 170 de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014	1432

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe 1 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime — Règlement modifiant Responsabilité en matière maritime (Loi)	DORS/2015-98	01/05/15	1326	
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Décret modifiant Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2015-94	01/05/15	1297	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion — Règlement modifiant Radiodiffusion (Loi)	DORS/2015-91	28/04/15	1291	
Commission de révision (Commission de révision agricole du Canada) — Règles Produit agricoles au Canada (Loi)	DORS/2015-103	08/05/15	1391	n
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2015-106	11/05/15	1427	
Décret fixant au 1 ^{er} juin 2015 la date d'entrée en vigueur des articles 169 et 170 de la loi Plan d'action économique de 2014 (Loi n° 1)	TR/2015-34	20/05/15	1432	
Exemption (produits de consommation) — Règlement Sécurité des produits de consommation (Loi canadienne)	DORS/2015-97	01/05/15	1320	n
Immigration et la protection des réfugiés (frais – intérêt public) — Règlement modifiant le Règlement Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2015-95	01/05/15	1303	
Liste intérieure — Arrêté 2015-87-03-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2015-102	05/05/15	1381	
Pacifique sur l'aquaculture — Règlement modifiant le Règlement Pêches (Loi)	DORS/2015-96	01/05/15	1306	
Passeports canadiens — Décret modifiant le Décret Autorité autre que statutaire	TR/2015-33	20/05/15	1429	
Période d'amnistie (2015) — Décret fixant Code criminel	DORS/2015-105	08/05/15	1419	n
Permis d'armes à feu — Règlement modifiant le Règlement Armes à feu (Loi)	DORS/2015-104	08/05/15	1411	
Pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Règles modifiant les Règles Radiodiffusion (Loi) Télécommunications (Loi)	DORS/2015-92	28/04/15	1293	
Redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie — Ordonnance modifiant l'Ordonnance... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2015-93	30/04/15	1295	
Surveillance du pari mutuel — Règlement modifiant le Règlement Code criminel	DORS/2015-101	05/05/15	1379	
Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments et le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments — Règlement modifiant Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2015-99	01/05/15	1334	
Transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117) — Règlement modifiant le Règlement Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)	DORS/2015-100	01/05/15	1344	