

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, AUGUST 13, 2014

OTTAWA, LE MERCREDI 13 AOÛT 2014

Statutory Instruments 2014

Textes réglementaires 2014

SOR/2014-182 to 194 and SI/2014-71

DORS/2014-182 à 194 et TR/2014-71

Pages 2229 to 2327

Pages 2229 à 2327

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 1, 2014, 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](mailto: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 1<sup>er</sup> janvier 2014, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* 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](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2014-182 July 23, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-182 Le 23 juillet 2014

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

**Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2014)**

**Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2014)**

P.C. 2014-881 July 22, 2014

C.P. 2014-881 Le 22 juillet 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 117.14(1)<sup>a</sup> of the *Criminal Code*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2014)*.

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 117.14(1)<sup>a</sup> du *Code criminel*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2014)*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE ORDER DECLARING AN AMNESTY PERIOD (2014)**

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET FIXANT UNE PÉRIODE D'AMNISTIE (2014)**

**AMENDMENT**

**MODIFICATION**

**1. Subsection 2(2) of the *Order Declaring an Amnesty Period (2014)*<sup>1</sup> is amended by adding the following after paragraph (d):**

**1. Le paragraphe 2(2) du *Décret fixant une période d'amnistie (2014)*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :**

(e) use the firearm in target practice or at a target shooting competition, under the auspices of a shooting club or shooting range that is approved under section 29 of the *Firearms Act*, and, for that purpose, transport the firearm in accordance with,

e) de pratiquer le tir à la cible ou de participer à une compétition de tir avec l'arme à feu, sous les auspices d'un club de tir ou d'un champ de tir agréé au titre de l'article 29 de la *Loi sur les armes à feu*, et, à ces fins, de la transporter conformément aux conditions suivantes :

(i) in the case of a firearm referred to in any of paragraphs 1(a), (b), (e), (h) and (k) to (o), the requirements set out in section 10 of the *Storage, Display, Transportation and Handling of Firearms by Individuals Regulations* or section 11 of the *Storage, Display and Transportation of Firearms and Other Weapons by Businesses Regulations*, as applicable, or

(i) s'agissant d'une arme à feu mentionnée à l'un ou l'autre des alinéas 1a), b), e), h) et k) à o), celles prévues à l'article 10 du *Règlement sur l'entreposage, l'exposition, le transport et le maniement des armes à feu par des particuliers* ou à l'article 11 du *Règlement sur l'entreposage, l'exposition et le transport des armes à feu et autres armes par des entreprises*, selon le cas,

(ii) in the case of a firearm referred to in any of paragraphs 1(c), (d), (f), (g), (i) and (j), the requirements set out in section 11 of the *Storage, Display, Transportation and Handling of Firearms by Individuals Regulations* or section 12 of the *Storage, Display and Transportation of Firearms and Other Weapons by Businesses Regulations*, as applicable.

(ii) s'agissant d'une arme à feu mentionnée à l'un ou l'autre des alinéas 1c), d), f), g), i) et j), celles prévues à l'article 11 du *Règlement sur l'entreposage, l'exposition, le transport et le maniement des armes à feu par des particuliers* ou à l'article 12 du *Règlement sur l'entreposage, l'exposition et le transport des armes à feu et autres armes par des entreprises*, selon le cas.

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**2. Le présent décret 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 Order.)*

*(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)*

**Issues**

**Enjeux**

On February 26, 2014, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) determined the Česká Zbrojovka 858 Tactical 2 and

Le 26 février 2014, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a déterminé que les fusils Česká Zbrojovka 858 Tactical 2 et 4

<sup>a</sup> S.C. 1995, c. 39, s. 139

<sup>a</sup> L.C. 1995, ch. 39, art. 139

<sup>b</sup> R.S., c. C-46

<sup>b</sup> L.R., ch. C-46

<sup>1</sup> SOR/2014-56

<sup>1</sup> DORS/2014-56

4 rifles (the CZ858) and the Swiss Arms Classic Green rifles and its variants (the Swiss Arms), previously imported and sold in Canada as non-restricted and restricted firearms, are prohibited firearms pursuant to subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

On March 13, 2014, an Order in Council<sup>1</sup> (the Previous Order) was made to declare an amnesty period until March 14, 2016, to permit persons to do certain activities that otherwise would be an offence under the *Criminal Code*. The Previous Order permits the person to continue to possess, but not use, the affected firearms and be protected from criminal liability for being in unlawful possession of a prohibited firearm. The Previous Order also permits the person to deliver the firearm to a peace officer, firearms officer or chief firearms officer, to sell or give it to a business or museum authorized to possess prohibited firearms, and to transport the firearm for these purposes.

The activities specified in the Previous Order did not include use for target shooting at approved ranges and transportation for that purpose.

### Background

There are three categories of firearms: non-restricted (ordinary hunting rifles and shot guns), restricted (most handguns and certain long guns) and prohibited (certain handguns, full and converted automatics and other firearms).

Part III of the *Criminal Code*<sup>2</sup> (the Code) and the *Regulations Prescribing Certain Firearms and other Weapons, Components and Parts of Weapons, Accessories, Cartridge Magazines, Ammunition and Projectiles as Prohibited or Restricted*<sup>3</sup> (the Regulations) establish the legal framework governing the classification of firearms in Canada. Firearms are classified as prohibited or restricted either by way of definition in the Code or through the Regulations. The Regulations list specific models of firearms (e.g. AK-47 rifle, Beretta, M16) as restricted or prohibited, and include “variants and modified versions” of those named models (e.g. any version of the Beretta BM59 is prohibited). The term “variant” is employed as a means to capture future firearms that differ (e.g. barrel length, cartridge size) from those specifically listed in the Regulations, but are generally the same make and type; however, there is no legislated definition of “variant.” Firearms not defined in the Code or prescribed by regulation as restricted or prohibited are, by default, non-restricted.

The RCMP Canadian Firearms Program (CFP) is responsible for the administration of the *Firearms Act*,<sup>4</sup> which includes providing the technical expertise to interpret and determine the classification of firearms. To aid in this process, the RCMP has created the Firearms Reference Table (FRT), an administrative Web-based database that contains determinations regarding the classification of all known firearms in Canada. Before a firearm can be imported or registered in Canada, an FRT record must be generated.

(CZ858) ainsi que les fusils Classic Green de la famille Swiss Arms et ses variantes, auparavant importés et vendus au Canada comme armes à feu sans restriction ou à autorisation restreinte, sont des armes à feu prohibées en vertu du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

Le 13 mars 2014, un décret<sup>1</sup> (le Décret antérieur) a été pris en vue de déclarer une période d’amnistie jusqu’au 14 mars 2016 afin de permettre à des personnes de faire certaines activités qui par ailleurs constitueraient une infraction en vertu du *Code criminel*. Le Décret antérieur permet à la personne de conserver la possession des armes à feu visées, mais de ne pas les utiliser, et d’être protégée contre les poursuites criminelles pour possession illégale d’une arme à feu prohibée. Le Décret antérieur permet également à la personne de remettre l’arme à feu à un agent de la paix, à un préposé aux armes à feu ou à un contrôleur des armes à feu, de vendre ou de donner l’arme à feu à une entreprise ou à un musée autorisé à posséder des armes à feu prohibées, et de transporter l’arme à feu à ces fins.

Les activités énumérées dans le Décret antérieur n’incluaient pas le tir à la cible à des champs de tir agréés ni le transport de ces armes à feu à cette fin.

### Contexte

Les armes à feu sont classées dans trois catégories : armes à feu sans restriction (carabines et fusils de chasse ordinaires); armes à feu à autorisation restreinte (la plupart des armes de poing et certaines armes d’épaule) et armes à feu prohibées (certaines armes de poing, armes à feu entièrement automatiques ou converties et autres armes à feu).

La partie III du *Code criminel*<sup>2</sup> (ci-après nommé Code) et le *Règlement désignant des armes à feu, armes, éléments ou pièces d’armes, accessoires, chargeurs, munitions et projectiles comme étant prohibés ou à autorisation restreinte*<sup>3</sup> (ci-après nommé Règlement) établissent le cadre légal régissant la classification des armes à feu au Canada. Les armes à feu sont classées comme prohibées ou à autorisation restreinte compte tenu de la définition dans le Code ou selon le Règlement. Le Règlement dresse une liste de modèles particuliers d’armes à feu prohibées ou à autorisation restreinte (par exemple fusil AK-47, Beretta, M16), en incluant les variantes et les versions modifiées de ces modèles (par exemple toute version du Beretta BM59 est prohibée). Le terme « variante » est employé pour inclure les futures armes à feu qui pourraient être différentes (par exemple longueur du canon et types de cartouches) des modèles figurant expressément dans le Règlement, mais qui sont généralement de la même marque et du même type, cependant, il n’y a pas de définition législative de « variante ». Les armes à feu qui ne sont pas définies dans le Code ou désignées dans un règlement comme étant à autorisation restreinte ou prohibées constituent, par défaut, des armes à feu sans restriction.

L’application de la *Loi sur les armes à feu*<sup>4</sup> incombe au Programme canadien des armes à feu (PCAF) de la GRC, qui doit notamment fournir l’expertise technique nécessaire à l’interprétation et à la détermination de la classification des armes à feu. Pour faciliter ce processus, la GRC a créé le Tableau de référence des armes à feu (TRAF); il s’agit d’une base de données administrative virtuelle qui contient les conclusions relatives à la classification de toutes les armes à feu connues au Canada. Avant qu’une arme à feu

<sup>1</sup> P.C. 2014-277

<sup>2</sup> R.S.C., 1985, c. C-46

<sup>3</sup> SOR/98-462

<sup>4</sup> S.C. 1995, c. 39

<sup>1</sup> C.P. 2014-277

<sup>2</sup> L.R.C. 1985, ch. C-46

<sup>3</sup> DORS/98-462

<sup>4</sup> L.C. 1995, ch. 39

Occasionally, it comes to the attention of the CFP that a firearm has been incorrectly described, or that a FRT record generated for a specific firearm describes an incorrect classification. Following physical inspection of the firearm by the CFP, the FRT record may be updated to properly reflect the appropriate classification of the firearm based upon the established criteria in the Code. Such amendments can affect the registration status of the firearm (e.g. a restricted firearm becomes prohibited). It is important to note that this is not a form of reclassification, but rather an update of an earlier determination based on new information. However, the impact on otherwise lawful firearms owners is serious and must be acknowledged.

#### *Ceská Zbrojovka 858 Tactical 2 and 4 rifles*

In 2005, the RCMP identified the CZ858 as non-restricted (in the case of longer barreled versions) or restricted (in the case of shorter barreled versions) based upon manufacturer provided information that was subsequently confirmed by a physical inspection of samples at that time. FRT records were generated and the firearms were subsequently permitted to be imported, registered and sold in Canada.

In March 2013, the RCMP inspected and provided an expert opinion on the classification of a series of CZ858 proof marked 2007 or later. Following an internal review, the RCMP determined that at some point in 2007, the CZ858 rifles being imported into Canada differed from the inspected version and were in fact fully automatic firearms that had been converted to be semi-automatic firearms, rather than being the semi-automatics purported by the exporter. Converted fully automatic firearms are prohibited firearms under the Code given the possibility that they can be converted to fully automatic. Fully automatic firearms pose a significant public safety threat given their fast reloading action and their ability to discharge multiple shots each time the trigger is pulled. On February 26, 2014, the RCMP determined that the CZ858s were in fact prohibited firearms.

The Canada Border Services Agency estimates that more than 8 700 CZ858 rifles have been imported into Canada. There are 406 formerly restricted CZ858 rifles in Canada and 423 formerly non-restricted CZ858 rifles registered in Quebec based upon registration data. The estimated value of these firearms is between \$500 and \$1000 each.

#### *Swiss Arms Classic Green rifles and its variants*

In 2001, a Canadian importer requested a classification opinion of the Swiss Arms rifles in order to authorize their importation and registration in Canada. The RCMP reviewed documentation provided by the importer and the manufacturer which portrayed the Swiss Arms rifles as semi-automatic variants of the Swiss Arms SG 540. Based upon these documents, the RCMP created FRT records naming the firearms as non-restricted or restricted, depending on the barrel length. They were subsequently imported, registered and sold in Canada.

puisse être importée ou enregistrée au Canada, un dossier doit être créé dans le TRAF.

Il est parfois porté à l'attention du PCAF qu'une arme à feu a été mal décrite ou qu'un dossier créé pour une arme dans le TRAF fait état d'une classification incorrecte. Après que le PCAF effectue une inspection matérielle de l'arme à feu, le dossier du TRAF peut être mis à jour pour rendre compte de la classification appropriée de l'arme selon les critères établis dans le Code. De telles modifications peuvent avoir une incidence sur l'état d'enregistrement de l'arme (par exemple une arme à feu à autorisation restreinte peut devenir une arme à feu prohibée). Il est important de noter qu'il ne s'agit pas d'une forme de reclassification, mais plutôt de la mise à jour d'une décision antérieure fondée sur de nouveaux renseignements. Toutefois, l'impact sur des propriétaires d'armes à feu autrement légitimes est grave et doit être reconnu.

#### *Fusils Ceská Zbrojovka 858 Tactical 2 et 4*

En 2005, la GRC a déterminé, en fonction des renseignements fournis par le fabricant, qui ont été confirmés par la suite dans le cadre d'une inspection matérielle d'échantillons, que le CZ858 était une arme à feu sans restriction (version avec canon long) ou à autorisation restreinte (version avec canon court). Des dossiers ont été créés dans le TRAF, et il a par la suite été permis d'importer, d'enregistrer et de vendre ces armes à feu au Canada.

En mars 2013, la GRC a inspecté une série de CZ858 portant l'inscription 2007 ou une année ultérieure, et a fourni un avis d'expert concernant leur classification. À la suite d'un examen interne, la GRC a établi qu'à un certain moment en 2007, les fusils CZ858 importés au Canada étaient différents de la version inspectée et étaient en fait des armes à feu entièrement automatiques converties en armes à feu semi-automatiques, plutôt que de simples armes semi-automatiques, comme le prétendait l'exportateur. Les armes à feu entièrement automatiques converties entrent dans la catégorie des armes à feu prohibées en vertu du Code, étant donné la possibilité selon laquelle elles peuvent être transformées en fusils entièrement automatiques. Les armes à feu entièrement automatiques constituent un important risque pour la sécurité publique compte tenu de leur rechargement rapide et de leur capacité de tirer de nombreux coups de feu chaque fois qu'on appuie sur la détente. Le 26 février 2014, la GRC a établi que le fusil CZ858 était en fait une arme à feu prohibée.

L'Agence des services frontaliers du Canada estime que plus de 8 700 fusils CZ858 ont été importés au Canada. Les données d'enregistrement indiquent qu'il y a 406 fusils CZ858 anciennement à autorisation restreinte au Canada et 423 fusils CZ858 anciennement sans restriction enregistrés au Québec. La valeur estimative de ces armes à feu est de 500 \$ à 1 000 \$ par arme.

#### *Fusils Classic Green de Swiss Arms et ses variantes*

En 2001, un importateur canadien a demandé un avis de classement sur les fusils de la famille Swiss Arms en vue de son importation et de son enregistrement au Canada. La GRC a examiné la documentation fournie par l'importateur et par le fabricant, qui dépeignait les fusils de la famille Swiss Arms comme des variantes semi-automatiques du SG 540 de Swiss Arms. Sur la base de ces documents, la GRC a créé des entrées dans le TRAF, indiquant qu'il s'agissait d'armes à feu sans restriction ou à autorisation restreinte, selon la longueur du canon. L'arme a par la suite été importée, enregistrée et vendue au Canada.

Following a complaint in December 2012 alleging that prohibited variants of the Swiss Arms rifles were being imported under the guise of being non-restricted or restricted, the RCMP inspected three of these firearms. The RCMP also sought additional information from the manufacturer and previous importers who had represented to the RCMP that the Swiss Arms rifles were non-restricted or restricted (depending on the barrel length). On February 26, 2014, the RCMP determined that all of the Classic Green rifles and its variants are descendants of the prohibited Swiss Arms SG 550 firearms and are prohibited firearms under the *Criminal Code*.

According to media reports, there are more than 2 000 Swiss Arms rifles in Canada. There are currently 310 formerly restricted Swiss Arms rifles in Canada and 42 formerly non-restricted Swiss Arms rifles in Quebec based upon registration data. The estimated value of these firearms is between \$3,000 and \$4,000 each.

The Previous Order permits the person to continue to possess, but not use, the affected firearms and be protected from criminal liability for being in unlawful possession of a prohibited firearm. The Previous Order also permits the person to deliver the firearm to a peace officer, firearms officer or chief firearms officer, to sell or give it to a business or museum authorized to possess prohibited firearms, and to transport the firearm for these purposes.

### Objectives

The objective of this Amending Order is to protect persons from criminal prosecution if they use the firearm for target shooting at approved ranges or transport them for that purpose while the Government is undertaking the necessary steps to allow affected persons to continue to possess, use and transport their firearms.

### Description

The *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2014)* amends the Previous Order to add, as a permitted purpose, the use of the firearms in target practice or in a target shooting competition under the auspices of a shooting club or shooting range that is approved under section 29 of the *Firearms Act*, which requires that clubs and ranges have the approval of the provincial minister of the province.

The Amending Order also specifies which models of firearms must be transported in accordance with the requirements for the safe transportation of non-restricted firearms, and which models must be transported in accordance with the requirements for restricted firearms, contained in the *Storage, Display, Transportation and Handling of Firearms by Individuals Regulations*, or in the case of businesses, in the *Storage, Display, Transportation and Handling of Firearms and Other Weapons by Businesses Regulations*.

This Order does not apply to hunting, transportation and use of a prohibited firearm for this purpose which falls within provincial jurisdiction.

### “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.

Après une plainte déposée au mois de décembre 2012 selon laquelle des variantes prohibées des fusils de la famille Swiss Arms, que l'on faisait passer pour des armes à feu sans restriction ou à autorisation restreinte, étaient importées, la GRC en a inspecté trois. La GRC a aussi demandé de l'information supplémentaire au fabricant et aux importateurs antérieurs, qui avaient fait valoir auprès de la GRC que les fusils de la famille Swiss Arms étaient des armes à feu sans restriction ou à autorisation restreinte (selon la longueur du canon). Le 26 février 2014, la GRC a déterminé que tous les fusils Classic Green et leurs variantes sont des descendants des armes à feu Swiss Arms SG 550 et sont prohibés en vertu du *Code criminel*.

D'après les médias, il existe au Canada plus de 2 000 fusils de la famille Swiss Arms. Il y a en ce moment au Canada 310 fusils de Swiss Arms qui étaient à autorisation restreinte et, au Québec, 42 fusils étaient sans restriction, d'après les données du registre. La valeur estimative de ces armes à feu est de 3 000 \$ à 4 000 \$ par arme.

Le Décret antérieur permet à la personne de conserver la possession des armes à feu visées, mais de ne pas les utiliser, et de la protéger contre les poursuites criminelles pour la possession d'une arme à feu prohibée. Le Décret antérieur permet aussi à la personne de remettre l'arme à feu à un agent de la paix, à un préposé aux armes à feu ou à un contrôleur des armes à feu, de vendre ou de donner l'arme à feu à une entreprise ou à un musée autorisé à posséder des armes à feu prohibées, et de transporter l'arme à feu à ces fins.

### Objectifs

L'objet du présent décret modificatif est de protéger les personnes contre les poursuites au criminel lorsqu'elles pratiquent le tir à la cible avec l'arme à feu à des champs de tir agréés, ou qui la transportent à cette fin, tout en donnant au gouvernement la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux parties touchées de conserver, d'utiliser et de transporter leurs armes à feu.

### Description

Le Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2014) modifie le Décret antérieur afin d'y ajouter, à titre de fin autorisée, celle de pratiquer le tir à la cible ou de participer à une compétition de tir avec ces armes à feu, sous les auspices d'un club de tir ou d'un champ de tir qui a été agréé en vertu de l'article 29 de la *Loi sur les armes à feu*, lequel exige que les clubs de tir et les champs de tir obtiennent un agrément du ministre provincial.

Le décret modificatif précise aussi quels sont les modèles d'armes à feu qui doivent être transportés conformément aux exigences en matière de transport sécuritaire des armes à feu sans restrictions, et lesquels doivent être transportés conformément aux exigences applicables aux armes à feu à autorisation restreinte, que prévoit le *Règlement sur l'entreposage, l'exposition, le transport et le maniement des armes à feu par des particuliers* ou, dans le cas des entreprises, le *Règlement sur l'entreposage, l'exposition, le transport des armes à feu et autres armes par des entreprises*.

Le présent décret ne s'applique pas à la chasse, au transport et à l'utilisation d'une arme à feu prohibée à cette fin, laquelle relève de la compétence des provinces.

### 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 des entreprises.

### **Small business lens**

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

### **Rationale**

The Government of Canada wants to ensure that firearm owners who acquired the firearms before they were determined to be prohibited firearms are permitted to transport them, in the same fashion as before they were determined to be prohibited firearms, for use in target shooting at approved ranges without fear of facing criminal liability under the *Criminal Code* while a permanent solution is implemented.

There are no cost implications associated with this Amending Order.

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

Communication efforts will focus on the Government's efforts to prevent a reoccurrence of this problem via proposed regulations under the *Firearms Act*, and ensuring that firearm owners can continue to transport the firearms for use in target shooting without facing criminal liability while the Government is undertaking the necessary steps to allow affected persons to continue to possess, use and transport their firearms beyond the amnesty period. These will include bulletins, news releases and notices on Government Web sites.

### **Contact**

Julie Besner  
Acting Senior Counsel  
Criminal Law Policy Section  
Justice Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H8  
Fax: 613-941-9310

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, étant donné qu'aucun changement n'est apporté aux coûts administratifs des entreprises.

### **Justification**

Le gouvernement du Canada veut s'assurer que les propriétaires d'armes à feu, qui ont acquis ces armes avant qu'elles aient été déterminées comme étant des armes à feu prohibées soient autorisés à les transporter, de la même façon qu'auparavant, pour pratiquer le tir à des champs de tir agréés, sans avoir à craindre des poursuites en vertu du *Code criminel*, en attendant la mise en œuvre d'une solution permanente.

Aucun coût n'est associé à ce décret modificatif.

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

Les messages mettront l'accent sur les efforts que le gouvernement déploie pour éviter que ce problème ne se répète, en l'occurrence au moyen d'un projet de règlement en application de la *Loi sur les armes à feu*, et veiller à ce que les propriétaires d'armes à feu puissent continuer à les transporter pour le tir à la cible sans risquer de faire l'objet de poursuites criminelles, tout en donnant au gouvernement la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux parties touchées de conserver, d'utiliser et de transporter leurs armes à feu au-delà de la période d'amnistie. Cela comprend des bulletins, des communiqués et des avis sur les sites Web du gouvernement.

### **Personne-ressource**

Julie Besner  
Avocate-conseil par intérim  
Section de la politique en matière de droit pénal  
Justice Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H8  
Télécopieur : 613-941-9310

Registration  
SOR/2014-183 July 24, 2014

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

### Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations

P.C. 2014-884 July 24, 2014

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the situation in Ukraine constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1) to (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*.

#### REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (UKRAINE) REGULATIONS

##### AMENDMENTS

1. Part 1 of the schedule to the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 41:

42. Vladimir ANTYUFEYEV
43. Marat BASHIROV
44. Aleksandr Yurivich BORODAI
45. Yuriy IVAKIN
46. Alexandr Alexandrovich KALYUSSKY
47. Aleksey KARYAKIN
48. Alexandr KHRYAKOV
49. Vasyl NIKITIN

2. Part 2 of the schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 2:

3. Donetsk People's Republic
4. Luhansk People's Republic

##### APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

3. For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.

##### COMING INTO FORCE

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

Enregistrement  
DORS/2014-183 Le 24 juillet 2014

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

### Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine

C.P. 2014-884 Le 24 juillet 2014

Attendu que le gouverneur en conseil juge que la situation en Ukraine constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou qui est susceptible d'entraîner une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT L'UKRAINE

##### MODIFICATIONS

1. La partie 1 de l'annexe du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 41, de ce qui suit :

42. Vladimir ANTYUFEYEV
43. Marat BASHIROV
44. Aleksandr Yurivich BORODAI
45. Yuriy IVAKIN
46. Alexandr Alexandrovich KALYUSSKY
47. Aleksey KARYAKIN
48. Alexandr KHRYAKOV
49. Vasyl NIKITIN

2. La partie 2 de l'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

3. République populaire de Donetsk
4. République populaire de Louhansk

##### ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET

3. Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 17  
<sup>1</sup> SOR/2014-60

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 17  
<sup>1</sup> DORS/2014-60

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

Pro-Russian separatists continue to destabilize eastern Ukraine and facilitate Russian military action against the Ukrainian government.

**Background**

Acting in coordination with the United States and the European Union, the Governor in Council has found that the situation in Ukraine constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis. Therefore, the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations* were approved on March 17, 2014. Further amendments to these Regulations were made on March 19, 2014, April 12, 2014, May 12, 2014, June 21, 2014, and July 11, 2014.

At the G7 Summit in Brussels in June 2014, leaders of the G7 countries issued a declaration condemning the Russian Federation's continuing violation of the sovereignty and territorial integrity of Ukraine. Leaders reaffirmed Russia's illegal annexation of Crimea, and that actions to destabilize eastern Ukraine are unacceptable and must stop. Leaders also called on the Russian Federation to meet the commitments it made in the Geneva Joint Statement of April 17, 2014, and cooperate with the government of Ukraine as it implements its plans for promoting peace, unity and reform. Canada, along with G7 nations, has indicated readiness to intensify targeted sanctions and to implement significant additional measures to impose further costs on Russia should events so require.

In Berlin on July 2, 2014, the foreign ministers of Ukraine, Germany, France and Russia issued a joint declaration stressing the need for a sustainable ceasefire to be monitored by the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE), agreeing to "use their influence on the concerned parties" to make such a ceasefire happen, calling for continued talks between Kyiv and Russian-backed insurgents, welcoming Russia's readiness to grant Ukrainian border guards access to Russian territory in order to participate in the control of border crossings, and calling for the deployment of OSCE monitors to border checkpoints while a ceasefire is in place.

Despite these international commitments and Ukraine's military efforts, including the successful recapturing of Sloviansk and Kramatorsk, the insurgency has intensified in Donetsk and Luhansk regions as government forces stepped up efforts to disrupt the actions of illegal separatist groups, and reclaim more territory. Throughout July 2014, deadly clashes between Ukrainian security forces and pro-Russian separatists continued in eastern Ukraine, including an increasing number of incidents involving hostage taking. According to recent sources, approximately 150 Ukrainians are currently being held hostage, the majority of whom are civilians.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

Les séparatistes pro-russes continuent à déstabiliser l'Ukraine et à faciliter l'action militaire russe contre le gouvernement ukrainien.

**Contexte**

Dans le cadre d'une action coordonnée avec les États-Unis et l'Union européenne, le gouverneur en conseil a jugé que la situation en Ukraine constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou qui est susceptible d'entraîner une grave crise internationale. Par conséquent, le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine* a été approuvé le 17 mars 2014. Des modifications y ont été apportées le 19 mars 2014, le 12 avril 2014, le 12 mai 2014, le 21 juin 2014 et le 11 juillet 2014.

Au Sommet du G7 à Bruxelles en juin 2014, les dirigeants ont publié une déclaration condamnant la violation continue de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine par la Fédération de Russie. Ils ont réaffirmé que l'annexion de la Crimée par la Russie était illégitime, et que les manœuvres visant à déstabiliser l'Est de l'Ukraine étaient inacceptables et devaient cesser. Ils ont également demandé à la Fédération de Russie de respecter les engagements qu'elle a pris au titre de la Déclaration conjointe de Genève du 17 avril 2014, et d'aider le gouvernement de l'Ukraine à mettre en œuvre ses plans visant à instaurer des réformes et à promouvoir la paix et l'unité. Le Canada, conjointement avec les autres pays du G7, a indiqué qu'il était prêt à intensifier les mesures visant la Russie et à lui imposer des sanctions supplémentaires rigoureuses pour qu'elle subisse davantage de pressions financières, si besoin est.

À Berlin, le 2 juillet 2014, les ministres des Affaires étrangères de l'Ukraine, de l'Allemagne, de la France et de la Russie ont publié une déclaration commune insistant sur la nécessité d'établir un cessez-le-feu durable sous la supervision de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), convenant d'user de leur influence auprès des parties concernées, demandant la poursuite d'un dialogue entre Kiev et les insurgés soutenus par la Russie, saluant la volonté de la Russie d'accorder aux gardes-frontières ukrainiens l'accès au territoire russe pour participer au contrôle des points de passage frontaliers, et demandant le déploiement d'observateurs de l'OSCE aux postes de contrôle frontaliers après l'établissement d'un cessez-le-feu.

Malgré ces engagements internationaux et les opérations militaires de l'Ukraine, qui se sont soldées entre autres par la reprise de Sloviansk et de Kramatorsk, l'insurrection s'est intensifiée dans les régions de Donetsk et de Louhansk alors que les forces gouvernementales ont intensifié leurs efforts en vue de désorganiser les actions des groupes séparatistes illégaux et de regagner davantage de territoire. Tout au long du mois de juillet 2014, les affrontements meurtriers entre les forces de sécurité ukrainiennes et les séparatistes pro-russes se sont poursuivis dans l'Est de l'Ukraine, dont un nombre accru d'incidents qui ont entraîné une prise d'otages. Selon des sources récentes, environ 150 Ukrainiens, dont une majorité de civils, sont actuellement tenus en otages.



Armed militia groups and insurgents currently control large parts of the Donetsk and Luhansk regions, and are basing their operations in numerous government and public buildings. There are daily reports of heavy fighting and civilian casualties. Separatists have reportedly shot down five Ukrainian helicopters and three transport planes (the most recent attack on July 14, 2014), and damaged another five helicopters.

Reports also indicate that over 150 members of the Ukrainian security forces have died in the conflict to date, 250 members have been captured, and approximately 300 have been wounded. In terms of civilian casualties, Ukrainian sources indicate that close to 500 civilians have been killed in the east, and up to 1 500 civilians have been wounded.

### Objectives

The proposed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations* (the Regulations) add eight individuals and two entities to the schedule.

### Description

The proposed Regulations add eight individuals and two entities to the list of designated persons under the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*.

Any person in Canada and any Canadian outside Canada are prohibited from

- dealing in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person;
- entering into or facilitating, directly or indirectly, any transaction related to such a dealing;
- providing any financial or related service in respect of such a dealing;
- making goods, wherever situated, available to a designated person; and
- providing any financial or related service to or for the benefit of a designated person.

Exceptions to the above-noted prohibitions are available for the following:

- Payments made by or on behalf of designated persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a designated person;
- Pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
- Transactions in respect of accounts at financial institutions held by diplomatic missions, provided that the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, or, transactions required in order to maintain the mission premises if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled;
- Transactions by international organizations with diplomatic status, agencies of the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, or Canadian non-governmental organizations that have entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development;

Des groupes de milices armés et des insurgés contrôlent une partie importante des régions de Donetsk et de Louhansk et mènent leurs activités à partir de nombreux immeubles gouvernementaux et publics. Des rapports font quotidiennement état de violents affrontements et de victimes civiles. Les séparatistes auraient abattu cinq hélicoptères et trois avions de transport ukrainiens (la plus récente attaque ayant eu lieu le 14 juillet 2014) et endommagé cinq autres hélicoptères.

Des rapports signalent en outre que plus de 150 membres des forces de sécurité ukrainiennes ont perdu la vie, 250 autres ont été capturés et environ 300 ont été blessés dans le cadre du conflit jusqu'à maintenant. En ce qui concerne les pertes civiles, des sources ukrainiennes indiquent que près de 500 civils ont été tués dans l'Est et quelque 1 500 autres ont été blessés.

### Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine* (le Règlement) proposé ajoute le nom de huit particuliers et de deux entités à l'annexe.

### Description

Le projet de règlement prévoit l'ajout de huit particuliers et de deux entités à la liste des personnes désignées par le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*.

Le Règlement interdit aux personnes au Canada et aux Canadiens à l'étranger :

- d'effectuer une opération portant sur un bien, quelle que soit la situation de celui-ci, détenu par une personne désignée ou en son nom;
- de conclure, directement ou indirectement, une transaction relativement à une telle opération ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une telle opération;
- de mettre de la marchandise, où qu'elle soit située, à la disposition d'une personne désignée;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée ou pour son bénéficiaire.

Des exceptions aux interdictions précédentes peuvent s'appliquer dans les cas suivants :

- les paiements effectués par une personne désignée ou en son nom en vertu d'un contrat ayant été signé avant l'application du Règlement, à condition que les paiements ne s'adressent pas à l'une des personnes désignées;
- les paiements de pension destinés à une personne au Canada ou à un Canadien à l'étranger;
- les transactions se rapportant à des comptes dans des établissements financiers détenus par des missions diplomatiques, pourvu que la transaction soit requise pour que la mission puisse remplir ses fonctions diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou, si les représentants de la mission diplomatique ont été rappelés de manière temporaire ou permanente;
- les transactions par des organisations internationales ayant un statut diplomatique, des organismes des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou des organisations non gouvernementales canadiennes qui ont conclu un accord de subvention ou de contribution avec Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada;

- Transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-designated person any accounts funds or investments of a Canadian held by a designated person on the day on which that person became designated;
- Financial services required in order for a designated person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in the Regulations; and
- Loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad in respect of loans entered into before the coming into force of the Regulations, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they address unique, exceptional circumstances.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

#### Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice and Citizenship and Immigration Canada.

#### Rationale

The measures contained in the Regulations demonstrate Canada’s concern about the continuing violation of Ukraine’s sovereignty and territorial integrity.

#### Implementation, enforcement and service standards

Canada’s sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who wilfully contravenes these Regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

#### Contact

Jennifer May  
 Director  
 East/Southeast Europe Bilateral and Commercial Relations  
 Foreign Affairs, Trade and Development Canada  
 125 Sussex Drive  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0G2  
 Telephone: 343-203-3603  
 Fax: 613-995-1277  
 Email: Jennifer.May@international.gc.ca

- toute transaction nécessaire pour qu’un Canadien transfère à une personne non désignée les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée à la date où cette personne est devenue une personne désignée;
- des services financiers requis pour qu’une personne désignée puisse obtenir des services juridiques au Canada relativement à l’application des interdictions prévues dans le Règlement;
- le remboursement à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l’étranger d’emprunts contractés avant l’entrée en vigueur du Règlement, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à cette proposition, étant donné les coûts administratifs minimes qu’entraînent, pour les entreprises, les exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé à ce règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu’il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

#### Lentille des petites entreprises

L’impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne requiert donc pas la prise de mesures particulières.

#### Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice et Citoyenneté et Immigration Canada.

#### Justification

Les mesures prévues dans le Règlement reflètent les préoccupations du Canada à l’égard de la violation continue de la souveraineté et de l’intégrité territoriale de l’Ukraine.

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

La Gendarmerie royale du Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l’application des sanctions. Conformément à l’article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement maximal d’un an, ou les deux; ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

#### Personne-ressource

Jennifer May  
 Directrice  
 Direction des relations commerciales et bilatérales avec l’Europe de l’Est et du Sud-Est  
 Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada  
 125, promenade Sussex  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0G2  
 Téléphone : 343-203-3603  
 Télécopieur : 613-995-1277  
 Courriel : Jennifer.May@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-184 July 24, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-184 Le 24 juillet 2014

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

**Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie**

P.C. 2014-885 July 24, 2014

C.P. 2014-885 Le 24 juillet 2014

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis;

Attendu que le gouverneur en conseil juge que les actions de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou est susceptible d'entraîner une grave crise internationale,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1) to (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations*.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (RUSSIA) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RUSSIE**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. The definition “designated person” in section 1 of the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. La définition de « personne désignée », à l'article 1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

“designated person”  
« personne désignée »

“designated person” means a person who is in Russia, or is a national of Russia who does not ordinarily reside in Canada, and whose name is listed in either one of Schedules 1, 2 or 3.

« personne désignée » Toute personne qui se trouve en Russie ou qui est un de ses nationaux ne résidant pas habituellement au Canada et dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 1, 2 ou 3.

« personne désignée »  
“designated person”

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

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

Schedule 1

**2.** A person whose name is listed in Schedule 1 is a person in respect of whom the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, is satisfied that there are reasonable grounds to believe is

**2.** Figure sur la liste établie à l'annexe 1 le nom de personnes à l'égard desquelles le gouverneur en conseil est convaincu, sur recommandation du ministre, qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'elles sont l'une des personnes suivantes :

Annexe 1

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 2:**

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :**

Schedule 2 or 3

**2.1** A person whose name is listed in Schedule 2 or 3 is a person in respect of whom the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, is satisfied that there are reasonable grounds to believe is a person owned or controlled by, or acting on behalf of, a person described in paragraph 2(a) or (b).

**2.1** Figure sur la liste établie aux annexes 2 ou 3 le nom de personnes à l'égard desquelles le gouverneur en conseil est convaincu, sur recommandation du ministre, qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'elles appartiennent à une personne visée aux alinéas 2a) ou b), qu'elles sont contrôlées par elle ou qu'elles agissent pour son compte.

Annexes 2 et 3

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 17  
<sup>1</sup> SOR/2014-58

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 17  
<sup>1</sup> DORS/2014-58

**4. (1) Paragraph 3(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) deal in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person whose name is listed in Schedule 1;

**(2) Paragraphs 3(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:**

(d) make any goods, wherever situated, available to a designated person listed in Schedule 1; or  
 (e) provide any financial or related service to or for the benefit of a designated person listed in Schedule 1.

**5. The Regulations are amended by adding the following after section 3:**

**3.1** (1) It is prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in a loan, bond or debenture, of longer than 90 days' maturity in relation to:

- (a) a designated person listed in Schedule 2 or 3;
- (b) the property of a designated person listed in Schedule 2 or 3; or
- (c) the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 2 or 3.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a loan that was made or a bond or debenture that was issued before the designated person was listed in Schedule 2 or 3.

**3.2** (1) It is prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in capital funding through the transaction of shares in exchange for an ownership interest in relation to:

- (a) a designated person listed in Schedule 2;
- (b) the property of a designated person listed in Schedule 2; or
- (c) the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 2.

(2) Subsection (1) does not apply to capital funding that occurred before the designated person was listed in Schedule 2.

**4. (1) L'alinéa 3a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) d'effectuer une opération portant sur un bien, où qu'il se trouve, détenu par une personne désignée, dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1, ou en son nom;

**(2) Les alinéas 3d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

d) de mettre des marchandises, où qu'elles se trouvent, à la disposition d'une personne désignée, dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1;  
 e) de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée, dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1, ou pour son bénéficiaire.

**5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :**

**3.1** (1) Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction portant sur un emprunt, une obligation ou une débenture dont la durée dépasse quatre-vingt-dix jours, de fournir un tel emprunt, obligation ou débenture ou d'effectuer une autre opération portant sur un tel emprunt, obligation ou débenture si la transaction, la fourniture ou l'autre opération a trait :

- a) à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3;
- b) aux biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3;
- c) aux droits ou intérêts sur les biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un emprunt contracté avant l'inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3 ou à l'égard d'une obligation ou débenture émise avant l'inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3.

**3.2** (1) Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction relative à une mise de fonds faite par le biais de la transaction d'actions en échange d'une participation, de fournir une telle mise de fonds ou d'effectuer une autre opération concernant un telle mise de fonds, si la transaction, la fourniture ou l'autre opération a trait :

- a) à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- b) aux biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- c) aux droits ou intérêts sur les biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'une mise de fonds effectuée avant l'inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie à l'annexe 2.

New debt financing

Non-application

New equity financing

Non-application

Nouveau financement par emprunt

Non-application

Nouveau financement par actions

Non-application

**6. (1) Paragraph 4(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) any payment made by or on behalf of a designated person listed in Schedule 1 that is due under a contract entered into before the designated person was listed in that Schedule, provided that the payment is not made to or for the benefit of a designated person listed in that Schedule;

**(2) Paragraphs 4(e) to (g) of the Regulations are replaced by the following:**

(e) any transactions necessary for a Canadian to transfer to a person not listed in Schedule 1 any accounts, funds or investments of a Canadian held by a designated person listed in that schedule on the day on which that person was listed in Schedule 1;

(f) financial services required in order for a designated person listed in Schedule 1 to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions set out in these Regulations; and

(g) any dealings with a designated person listed in Schedule 1 required with respect to loan repayments made to any person in Canada, or any Canadian outside Canada, for loans entered into with any person other than a designated person listed in Schedule 1 or with a designated person listed in that Schedule before the day on which that person was listed in that Schedule, and for enforcement or realization of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.

**7. Section 5 of the Regulations is replaced by the following:**

Prohibited act

**5.** It is prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to do anything that causes, assists or promotes, or is intended to cause, assist or promote, any act or thing prohibited under any of sections 3 to 3.2.

**8. The portion of section 6 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Duty to determine

**6.** Each of the following entities must determine on a continuing basis whether it is in possession or control of property owned or controlled by or on behalf of a designated person listed in Schedule 1:

**9. Paragraph 7(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned or controlled, directly or indirectly, by a designated person listed in Schedule 1 or by an entity owned or controlled by a designated person listed in that Schedule; and

**6. (1) L'alinéa 4a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) tout paiement fait par une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1 ou en son nom, qui est exigible aux termes d'un contrat conclu avant l'inscription de cette personne désignée sur la liste établie à cette annexe, à la condition qu'il ne soit pas fait à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à cette annexe ou pour son bénéficiaire;

**(2) Les alinéas 4e) à g) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

e) toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne dont le nom n'est pas inscrit sur la liste établie à l'annexe 1 les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à cette annexe à la date où son nom a été inscrit sur cette liste;

f) les services financiers requis pour qu'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1 obtienne des services juridiques au Canada relativement à l'application de toute interdiction prévue par le présent règlement;

g) toute opération nécessaire effectuée auprès d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1 à l'égard des remboursements à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger d'emprunts contractés auprès d'une personne dont le nom n'est pas inscrit sur la liste établie à cette annexe ou avec une personne désignée avant l'inscription de son nom sur la liste établie à cette annexe, le fait de faire valoir ou de réaliser des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

**7. L'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5.** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire quoi que ce soit qui occasionne, facilite ou favorise la perpétration de tout acte interdit par l'un des articles 3 à 3.2, ou qui vise à le faire.

Activités interdites

**8. Le passage de l'article 6 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**6.** Il incombe aux entités ci-après de vérifier de façon continue l'existence de biens qui sont en leur possession ou sous leur contrôle et qui appartiennent à toute personne désignée dont le nom est inscrit à la liste établie sur l'annexe 1 ou sont contrôlés par cette personne ou en son nom :

Obligation de vérification

**9. L'alinéa 7(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) l'existence des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle et qu'il soupçonne d'être la propriété ou d'être sous le contrôle, direct ou indirect, de toute personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1 ou de toute entité appartenant à celle-ci ou étant contrôlée par elle;

**10. (1) Subsection 8(1) of the Regulations is replaced by the following:**

Application to no longer be designated person

**8. (1)** A designated person may apply in writing to the Minister to have their name removed from Schedule 1, 2 or 3.

**(2) Subsection 8(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

Recommendation

(2) On receipt of the application, the Minister must decide whether there are reasonable grounds to recommend to the Governor in Council that the applicant's name be removed from Schedule 1, 2 or 3.

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

Application for certificate

**9. (1)** A person claiming not to be a designated person may apply to the Minister for a certificate stating that they are not the person who has been designated under either section 2 or 2.1

**12. The schedule to the Regulations is renumbered as Schedule 1.**

**13. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading "SCHEDULE 1" with the following:**

*(Sections 1 and 2, paragraphs 3(a), (d) and (e) and 4(a) and (e) to (g), section 6, paragraph 7(1)(a) and section 8)*

**14. Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 19:**

- 20. Almaz-Antey
- 21. Federal State Unitary Enterprise State Research and Production Enterprise Bazalt
- 22. JSC Concern Sozvezdie
- 23. JSC MIC NPO Mashinostroyenia
- 24. Kalashnikov Concern
- 25. KBP Instrument Design Bureau
- 26. Radio-Electronic Technologies

**15. The Regulations are amended by adding, after Schedule 1, the Schedules 2 and 3 set out in the schedule to these Regulations.**

**APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION**

**16. For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.**

**COMING INTO FORCE**

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

**10. (1) Le paragraphe 8(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8. (1)** Toute personne désignée peut demander par écrit au ministre de radier son nom de la liste établie aux annexes 1, 2 ou 3.

**(2) Le paragraphe 8(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Demande de radiation

(2) On receipt of the application, the Minister must decide whether there are reasonable grounds to recommend to the Governor in Council that the applicant's name be removed from Schedule 1, 2 or 3.

Recommendation

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

**9. (1)** Toute personne qui affirme ne pas être une personne désignée peut demander au ministre une attestation portant qu'elle n'est pas la personne qui a été désignée en application des articles 2 ou 2.1.

Demande d'attestation

**12. L'annexe du même règlement devient l'annexe 1.**

**13. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

*(articles 1 et 2, alinéas 3a), (d) et (e) et 4a) et (e) à (g), article 6, alinéa 7(1)a) et article 8)*

**14. La partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :**

- 20. Almaz-Antey
- 21. Federal State Unitary Enterprise State Research and Production Enterprise Bazalt
- 22. JSC Concern Sozvezdie
- 23. JSC MIC NPO Mashinostroyenia
- 24. Kalashnikov Concern
- 25. KBP Instrument Design Bureau
- 26. Radio-Electronic Technologies

**15. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 1, des annexes 2 et 3 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET**

**16. Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**SCHEDULE**  
(*section 15*)**SCHEDULE 2**  
(*Sections 1, 2.1, 3.1, 3.2 and 8*)**ENTITIES**

1. Gazprombank OAO
2. VEB

**SCHEDULE 3**  
(*Sections 1, 2.1, 3.1 and 8*)**ENTITIES**

1. OAO Novatek

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

The Russian Federation continues to violate the sovereignty and territorial integrity of Ukraine.

**Background**

Acting in coordination with the United States and the European Union, the Governor in Council has found that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis. As a result, the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* were approved on March 17, 2014. Amendments to these Regulations were made on March 19, 2014, March 21, 2014, April 28, 2014, May 4, 2014, May 12, 2014, and June 21, 2014.

In Berlin on July 2, 2014, the foreign ministers of Ukraine, Germany, France and Russia issued a joint declaration stressing the need for a sustainable ceasefire to be monitored by the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE). Leaders agreed to work to bring about this ceasefire and called for continued talks between Kyiv and the Russian-backed insurgents. The joint declaration also signaled Russia's readiness to grant Ukrainian border guards access to Russian territory in order to participate in the control of border crossings, and called for the deployment of OSCE monitors to border checkpoints while a ceasefire is in place.

Despite these commitments and declarations, the Russian Federation has taken no meaningful steps to implement the July 2 declaration, and continues to violate Ukraine's sovereignty and territorial integrity through its continued occupation of Crimea, significant military presence along Ukraine's eastern border, and support of insurgents in the provinces of Donetsk and Luhansk. Weapons and militants continue to flow across the border into Ukraine, and Russia has failed to call on militants to lay down their weapons and commit to peace.

**ANNEXE**  
(*article 15*)**ANNEXE 2**  
(*articles 1, 2.1, 3.1, 3.2 et 8*)**ENTITÉS**

1. Gazprombank OAO
2. VEB

**ANNEXE 3**  
(*articles 1, 2.1, 3.1 et 8*)**ENTITÉS**

1. OAO Novatek

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

La Fédération de Russie continue de violer la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

**Contexte**

Dans le cadre d'une action coordonnée avec les États-Unis et l'Union européenne, le gouverneur en conseil a conclu que les agissements de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales et sont susceptibles d'entraîner ou ont entraîné une grave crise internationale. Par conséquent, le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* a été adopté le 17 mars 2014. Des modifications ont été apportées à ce règlement le 19 mars 2014, le 21 mars 2014, le 28 avril 2014, le 4 mai 2014, le 12 mai 2014, et le 21 juin 2014.

À Berlin, le 2 juillet 2014, les ministres des affaires étrangères de l'Ukraine, de l'Allemagne, de la France et de la Russie ont émis une déclaration commune insistant sur la nécessité d'instaurer un cessez-le-feu durable, dont le respect serait assuré par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). Les dirigeants se sont mis d'accord pour travailler à la mise en place de ce cessez-le-feu et ont demandé la tenue de pourparlers entre Kiev et les insurgés appuyés par la Russie. La déclaration conjointe faisait également état de la volonté de la Russie d'accorder aux gardes-frontières ukrainiens un accès au territoire russe afin que ces derniers participent au contrôle des mouvements transfrontaliers, et demandait le déploiement d'observateurs de l'OSCE aux postes frontaliers lorsqu'un cessez-le-feu serait en vigueur.

Malgré ces engagements, la Fédération de Russie n'a pas encore pris de mesures concrètes pour mettre en application la déclaration du 2 juillet et continue de violer la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine en poursuivant son occupation de la Crimée, en maintenant une présence militaire importante à la frontière Est de l'Ukraine ainsi qu'en appuyant des insurgés dans les provinces de Donetsk et de Luhansk. Des armes et des militants continuent de franchir la frontière avec l'Ukraine et la Russie n'a toujours pas appelé les militants à déposer leurs armes au profit de la paix.

Throughout June and July 2014, deadly clashes between Ukrainian security forces and pro-Russian separatists have continued. Armed militia groups and insurgents have occupied government buildings, opened fire on border guard posts, launched mortar attacks at military checkpoints, shot down a Ukrainian aircraft and taken hostages. Over 400 Ukrainian civilians have reportedly died since the Russian-backed militants launched their violent campaign in April 2014.

On July 17, 2014, a Malaysian Airlines flight carrying almost 300 passengers and crew crashed in eastern Ukraine, killing all on board. Evidence suggests the airliner was brought down by a surface-to-air missile fired from an area controlled by pro-Russian provocateurs. There is also evidence of an increased flow of heavy weaponry, including rocket launchers, into Ukraine from Russia in the weeks before the crash, and evidence that the Russian Federation provided training on air-defense systems to the fighters. In the immediate aftermath of the tragedy, pro-Russian militants in the region of the crash impeded investigative and forensic work by international and Ukrainian authorities, as well as efforts to recover the remains of the victims.

Canada, along with G7 nations, has indicated readiness to intensify targeted sanctions and to implement significant additional measures to impose further costs on Russia should events so require.

### Objectives

The proposed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Regulations) amend the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Russia Regulations) by adding seven entities to Schedule 1, and creating a new Schedule 2 and Schedule 3, which also list two and one entities respectively, and amending other sections to clarify the intended application of the sections.

### Description

The proposed Regulations add seven entities to the list of designated persons in Schedule 1, for which any person in Canada and any Canadian outside Canada are prohibited from

- dealing in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person;
- entering into or facilitating, directly or indirectly, any transaction related to such a dealing;
- providing any financial or related service in respect of such a dealing;
- making goods, wherever situated, available to a designated person; and
- providing any financial or related service to or for the benefit of a designated person.

Exceptions to the above-noted prohibitions are available for the following:

- Payments made by or on behalf of designated persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a designated person;

Au cours des mois de juin et de juillet 2014, les affrontements meurtriers entre les forces de sécurité de l'Ukraine et les séparatistes pro-russes se sont poursuivis. Des milices armées et des insurgés ont occupé des édifices gouvernementaux, ont ouvert le feu sur des postes de gardes-frontières, ont lancé des attaques au moyen de mortiers contre des points de contrôle militaires, ont abattu un aéronef ukrainien et ont pris des personnes en otage. Plus de 400 civils ukrainiens seraient morts depuis que les militants appuyés par les Russes ont lancé leur campagne de violence en avril 2014.

Le 17 juillet 2014, un avion de Malaysian Airlines s'est écrasé dans l'Est de l'Ukraine, tuant les quelque 300 passagers et membres d'équipage à son bord. Des preuves laissent croire que l'avion aurait été abattu par un missile surface-air lancé d'une zone contrôlée par des provocateurs pro-russes. Des preuves démontrent également une augmentation du flot d'armes lourdes, y compris de lance-roquettes, arrivant en Ukraine en provenance de la Russie dans les semaines qui ont précédé l'écrasement, et la prestation par la Fédération de Russie d'instruction sur les systèmes de défense aérienne aux combattants. Au lendemain de la tragédie, des militants pro-russes de la région où a eu lieu l'écrasement ont entravé l'enquête et le travail médico-légal des autorités internationales et ukrainiennes, de même que les efforts déployés pour retrouver les restes des victimes.

Le Canada, conjointement avec les autres pays du G7, a indiqué qu'il est prêt à intensifier les mesures visant la Russie et à lui imposer des sanctions supplémentaires rigoureuses pour qu'elle subisse davantage de pressions financières, si besoin est.

### Objectifs

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement) modifie le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* en ajoutant sept entités à l'annexe 1, en créant une nouvelle annexe 2 (avec deux entités désignées) et une nouvelle annexe 3 (avec une entité désignée), et en modifiant d'autres articles afin d'en préciser l'application prévue.

### Description

Le projet de règlement ajoute sept entités à la liste de personnes désignées de l'annexe 1 avec lesquelles toute personne au Canada et tout Canadien à l'extérieur du Canada ne peut :

- effectuer une opération portant sur un bien, indépendamment de la situation de celui-ci, détenu par une personne désignée ou en son nom;
- conclure, directement ou indirectement, une transaction relativement à une telle opération ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une telle opération;
- mettre des marchandises, indépendamment de leur situation, à la disposition d'une personne désignée;
- fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée ou pour son bénéfice.

Des exceptions aux interdictions précédentes peuvent s'appliquer aux points suivants :

- des paiements effectués par une personne désignée ou en son nom en vertu d'un contrat ayant été signé avant l'application du Règlement, sous réserve que les paiements ne s'adressent pas à une des personnes désignées;



- Pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
  - Transactions in respect of accounts at financial institutions held by diplomatic missions, provided that the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, or, transactions required in order to maintain the mission premises if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled;
  - Transactions by international organizations with diplomatic status, agencies of the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, or Canadian non-governmental organizations that have entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development Canada;
  - Transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-designated person any accounts funds or investments of a Canadian held by a designated person on the day on which that person became designated;
  - Financial services required in order for a designated person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in the Regulations;
  - Dealings with a person listed in Schedule 1 required with respect to loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad for loans entered into with any person not listed in Schedule 1, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans; and
  - Dealings with a person listed in Schedule 1 required with respect to loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad for loans entered into with a person listed in Schedule 1 before the day on which the person was listed in Schedule 1, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.
- des paiements de pension destinés à une personne au Canada ou à un Canadien à l'étranger;
  - les transactions se rapportant à des comptes dans des institutions financières détenus par des missions diplomatiques, pourvu que la transaction soit requise pour que la mission puisse remplir ses fonctions diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou les transactions requises pour préserver les installations de la mission, si la mission diplomatique a été rappelée de manière temporaire ou permanente;
  - les transactions par des organisations internationales ayant un statut diplomatique, des organismes des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou des organisations non gouvernementales canadiennes qui ont conclu un accord de subvention ou de contribution avec Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada;
  - toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne non désignée les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée à la date où cette personne est devenue une personne désignée;
  - des services financiers requis pour qu'une personne désignée puisse obtenir des services juridiques au Canada relativement à l'application de toutes les interdictions prévues dans le Règlement;
  - les transactions avec une personne inscrite à l'annexe 1 relativement au remboursement d'un emprunt à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger dans le cas d'emprunts contractés avec une personne non inscrite à l'annexe 1, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants;
  - les transactions avec une personne inscrite à l'annexe 1 relativement au remboursement d'un emprunt à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger dans le cas d'emprunts contractés avec une personne inscrite à l'annexe 1 avant que son nom ait été ajouté à l'annexe 1, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

The Regulations also amend Section 1 to expand the definition of "designated person" to include persons listed in Schedule 2 and 3. Sections 3, 4, 5, 6, 7, 8, and 9 are also amended to clarify the intended application of the sections.

The Regulations also create two new Schedules (Schedule 2 and 3) to the Russia Regulations. Schedules 2 and 3 of the Regulations establish a list of two and one designated persons respectively. The criterion for listing persons under Schedules 2 and 3 is established in section 2.1 of the Russia Regulations.

The Regulations also create prohibitions relating to dealings with persons listed in Schedules 2 or 3.

Under section 3.1 of the Russia Regulations, it is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in a loan, bond or debenture, of longer than 90 days maturity, in relation to

- a designated person listed in Schedule 2 or 3;

Le Règlement modifie également l'article 1 de manière à élargir la définition de « personne désignée » afin d'inclure les personnes figurant aux annexes 2 et 3. Les articles 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 sont également modifiés pour en préciser l'application prévue.

Le Règlement crée en outre deux nouvelles annexes (les annexes 2 et 3) au *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*. L'annexe 2 du Règlement établit une liste de deux personnes désignées, dont le critère visant la désignation de personnes est établi à l'article 2.1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*. L'annexe 3 du Règlement établit une liste d'une personne désignée dont le critère visant la désignation de personnes est établi à l'article 2.1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*.

Le Règlement établit également des interdictions relatives aux transactions effectuées avec une personne désignée figurant à l'annexe 2 ou 3.

En vertu de l'article 3.1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction sur un emprunt, une obligation ou une débenture dont la durée dépasse 90 jours, de fournir un tel emprunt, une obligation ou une débenture ou d'effectuer une autre opération portant sur un tel

- the property of a designated person in Schedule 2 or 3; or
- the interests of a designated person listed in Schedule 2 or 3 in property except in respect of a loan that was made or a bond or debenture that was issued before the designated person was listed in Schedule 2 or 3.

Under section 3.2 of the Russia Regulations, it is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in capital funding through the transaction of shares in exchange for an ownership interest in relation to

- a designated person listed in Schedule 2;
- the property of a designated person listed in Schedule 2; or
- the interests of a designated person listed in Schedule 2 in property except in respect of capital funding that occurred before the designated person was listed in Schedule 2.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they address unique, exceptional circumstances.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

#### Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice and Citizenship and Immigration Canada.

#### Rationale

The measures contained in the Regulations demonstrate Canada’s concern about the continuing violation of Ukraine’s sovereignty and territorial integrity.

#### Implementation, enforcement and service standards

Canada’s sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who wilfully contravenes these Regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or

emprunt, une obligation ou une débenture si la transaction, la fourniture ou l’autre opération est relative :

- à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3;
- aux biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3;
- aux intérêts sur les biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie aux annexes 2 ou 3 sauf pour toute opération portant sur un emprunt contracté avant l’inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3 ou sur une obligation ou débenture émise avant l’inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3.

En vertu de l’article 3.2 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, il est interdit à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l’étranger d’effectuer une transaction relative à une mise de fonds faite par le biais de l’achat d’actions en échange d’une participation, de fournir une telle mise de fonds ou d’effectuer une autre opération concernant une telle mise de fonds si la transaction, la fourniture ou l’autre opération est relative :

- à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2;
- aux biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2;
- aux intérêts sur les biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2 sauf pour toute opération portant sur une mise de fonds effectuée avant l’inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie à l’annexe 2.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à cette proposition, étant donné qu’elle présente un minimum de coûts administratifs pour les entreprises, à cause des exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé à ce règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu’il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

#### Lentille des petites entreprises

Cette section ne s’applique pas, car l’impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne touche pas ces dernières de manière disproportionnée.

#### Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice et Citoyenneté et Immigration Canada.

#### Justification

Les mesures prévues dans le Règlement reflètent les préoccupations du Canada à l’égard de la violation continue de la souveraineté et de l’intégrité territoriale de l’Ukraine.

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

La Gendarmerie royale du Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l’application du règlement relatif aux sanctions. Conformément à l’article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement maximal d’un an, ou

upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

**Contact**

Jennifer May  
Director  
East/Southeast Europe Bilateral and Commercial Relations  
Foreign Affairs, Trade and Development Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3603  
Fax: 613-995-1277  
Email: Jennifer.May@international.gc.ca

les deux; ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

**Personne-ressource**

Jennifer May  
Directrice  
Direction des relations commerciales et bilatérales avec  
l'Europe de l'Est et du Sud-Est  
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3603  
Télécopieur : 613-995-1277  
Courriel : Jennifer.May@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-185 July 31, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-185 Le 31 juillet 2014

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

**Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (2015 Pan American and Parapan American Games)**

**Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015)**

P.C. 2014-897 July 31, 2014

C.P. 2014-897 Le 31 juillet 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsections 5(1) and 14(2)<sup>a</sup> and sections 26<sup>b</sup> and 89<sup>c</sup> of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>d</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (2015 Pan American and Parapan American Games)*.

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu des paragraphes 5(1) et 14(2)<sup>a</sup> et des articles 26<sup>b</sup> et 89<sup>c</sup> de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>d</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015)*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS (2015 PAN AMERICAN AND PARAPAN AMERICAN GAMES)**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS (JEUX PANAMÉRICAINS ET PARAPANAMÉRICAINS DE 2015)**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. The *Immigration and Refugee Protection Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 193:**

**1. Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 193, de ce qui suit :**

PART 10.1

PARTIE 10.1

2015 PAN AMERICAN AND PARAPAN AMERICAN GAMES

JEUX PANAMÉRICAINS ET PARAPANAMÉRICAINS DE 2015

Definition of "TO2015"

**193.1** In this Part, "TO2015" means the Toronto Organizing Committee for the 2015 Pan American and Parapan American Games that was incorporated under the laws of Ontario on January 21, 2010.

**193.1** Dans la présente partie, « TO2015 » s'entend du Comité d'organisation de Toronto pour les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015, constitué sous le régime des lois de l'Ontario le 21 janvier 2010.

Définition de « TO2015 »

Deemed application

**193.2** (1) For the purpose of facilitating the entry into Canada of foreign nationals described in this Part for the 2015 Pan American and Parapan American Games, a foreign national is deemed to have made an application in accordance with subsection 11(1) of the Act if an officer has received the following information from TO2015 in respect of the foreign national:

**193.2** (1) Afin de faciliter l'entrée au Canada de tout étranger visé à la présente partie en vue des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015, est réputé avoir fait une demande conformément au paragraphe 11(1) de la Loi l'étranger à l'égard duquel l'agent a reçu du TO2015 les renseignements suivants :

Demande réputée faite

- (a) their surname, first name and any middle names;
- (b) their gender;
- (c) their date and place of birth;
- (d) their country or countries of citizenship;

- a) ses nom, prénom usuel et, le cas échéant, autres prénoms;
- b) son sexe;
- c) ses date et lieu de naissance;
- d) le ou les pays dont il possède la citoyenneté;
- e) son lieu et son pays de résidence;

<sup>a</sup> S.C. 2013, c. 16, s. 4

<sup>b</sup> S.C. 2013, c. 16, s. 11

<sup>c</sup> S.C. 2013, c. 40, par. 237(1)(i)

<sup>d</sup> S.C. 2001, c. 27

<sup>1</sup> SOR/2002-227

<sup>a</sup> L.C. 2013, ch. 16, art. 4

<sup>b</sup> L.C. 2013, ch. 16, art. 11

<sup>c</sup> L.C. 2013, ch. 40, al. 237(1)(i)

<sup>d</sup> L.C. 2001, ch. 27

<sup>1</sup> DORS/2002-227

- (e) their place and country of residence;
- (f) an email address at which they may be contacted;
- (g) their passport number, the passport's date of expiry and the country of issue or, if they do not have a passport, the number, date of expiry and issuer of their travel document;
- (h) their intended function at the 2015 Pan American and Parapan American Games; and
- (i) confirmation that they are registered by TO2015 as a 2015 Pan American and Parapan American Games family member as
  - (i) a member of a National Olympic Committee or a National Paralympic Committee,
  - (ii) a member of the Pan American Sports Organization or the International Paralympic Committee,
  - (iii) a member of an International Sports Federation or a Continental Federation,
  - (iv) a member of an Organizing Committee for a future Pan American and Parapan American Games,
  - (v) a member of the media, or
  - (vi) a representative of a sponsor of the 2015 Pan American and Parapan American Games.

- f) une adresse électronique pour le joindre;
- g) les numéro, date d'expiration et pays de délivrance de son passeport ou, à défaut de passeport, les numéro et date d'expiration du titre de voyage qui l'identifie et le nom de l'autorité qui l'a délivré;
- h) la fonction qu'il doit occuper dans le cadre des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015;
- i) la confirmation de son enregistrement comme membre de la famille des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015 auprès de TO2015 à l'un des titres suivants :
  - (i) membre d'un comité national olympique ou d'un comité national paralympique,
  - (ii) membre de l'Organisation sportive panaméricaine ou du Comité international paralympique,
  - (iii) membre d'une fédération internationale de sport ou d'une fédération continentale,
  - (iv) membre d'un comité d'organisation pour de futurs Jeux panaméricains et parapanaméricains,
  - (v) membre des médias,
  - (vi) représentant d'un commanditaire des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015.

Deemed application for temporary resident visa

(2) If an officer determines that the foreign national requires a temporary resident visa, the foreign national is deemed to have applied for a multiple-entry temporary resident visa.

(2) La constatation, par l'agent, que l'étranger est tenu d'avoir un visa de résident temporaire tient lieu de demande de visa de résident temporaire pour entrées multiples.

Demande de visa de résident temporaire réputée faite

Deemed application for temporary resident permit

(3) If an officer determines that the foreign national is inadmissible or does not meet the requirements of the Act and these Regulations, the foreign national is deemed to have applied for a temporary resident permit.

(3) La constatation, par l'agent, que l'étranger est interdit de territoire ou ne se conforme pas à la Loi et au présent règlement tient lieu de demande de permis de séjour temporaire.

Demande de permis de séjour temporaire réputée faite

Issuance of temporary resident visa

**193.3** (1) An officer may issue a temporary resident visa to a foreign national in respect of whom the information referred to in subsection 193.2(1) is received if, following an examination, it is established that the foreign national

**193.3** (1) L'agent peut délivrer un visa de résident temporaire à l'étranger à l'égard duquel il a reçu les renseignements visés au paragraphe 193.2(1) si, à l'issue d'un contrôle, les faits ci-après sont établis :

Délivrance du visa de résident temporaire

- (a) requires a temporary resident visa;
- (b) will leave Canada by the end of the period authorized for their stay under Division 2 of Part 9;
- (c) holds a passport or other document that they may use to enter the country that issued it or another country;
- (d) is not inadmissible;
- (e) is not the subject of a declaration made under subsection 22.1(1) of the Act;
- (f) meets the requirements of subsections 30(2) and (3), if the foreign national must submit to a medical examination under paragraph 16(2)(b) of the Act; and
- (g) is approved for accreditation by TO2015 for the 2015 Pan American and Parapan American Games.

- a) l'étranger a besoin d'un tel visa;
- b) il quittera le Canada à la fin de la période de séjour autorisée aux termes de la section 2 de la partie 9;
- c) il est titulaire d'un passeport ou de tout autre document lui permettant d'entrer dans le pays de délivrance ou un autre pays;
- d) il n'est pas interdit de territoire;
- e) il ne fait pas l'objet d'une déclaration faite en vertu du paragraphe 22.1(1) de la Loi;
- f) s'il est tenu de se soumettre à une visite médicale en application du paragraphe 16(2) de la Loi, il satisfait aux exigences prévues aux paragraphes 30(2) et (3);
- g) il est approuvé aux fins d'accréditation par le TO2015 en vue des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015.

Period of entry	(2) A temporary resident visa issued under subsection (1) must authorize the foreign national to enter Canada during (a) the period that begins on May 10, 2015 and ends on August 26, 2015, if the foreign national is approved for accreditation by TO2015 for the 2015 Pan American Games; or (b) the period that begins on June 7, 2015 and ends on September 14, 2015, if the foreign national is approved for accreditation by TO2015 for the 2015 Parapan American Games.	(2) Le visa de résident temporaire délivré à l'étranger au titre du paragraphe (1) autorise celui-ci à entrer au Canada : a) s'il est approuvé aux fins d'accréditation par le TO2015 en vue des Jeux panaméricains de 2015, durant la période allant du 10 mai 2015 au 26 août 2015; b) s'il est approuvé aux fins d'accréditation par le TO2015 en vue des Jeux parapanaméricains de 2015, durant la période allant du 7 juin 2015 au 14 septembre 2015.	Entrée au Canada
Requirements not applicable	<b>193.4</b> Sections 10 to 12 and subsection 298(1) do not apply to an application that is deemed to be made under this Part. <b>2. Part 10.1 of the Regulations is repealed.</b>	<b>193.4</b> Les articles 10 à 12 et le paragraphe 298(1) ne s'appliquent pas aux demandes qui sont réputées avoir été faites aux termes de la présente partie. <b>2. La partie 10.1 du même règlement est abrogée.</b>	Non-application

**COMING INTO FORCE**

**3. (1) These Regulations, except section 2, come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Section 2 comes into force on September 15, 2015.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**3. (1) Le présent règlement, sauf l'article 2, entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) L'article 2 entre en vigueur le 15 septembre 2015.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issues**

In July and August 2015, the Pan American Games and the Parapan American Games will take place in Toronto. It is expected that large numbers of Pan American family members (PAFM) and Parapan American family members (PPFM) will require temporary resident visas or temporary resident permits to enter Canada to participate in these major international sporting events.

The regular Citizenship and Immigration Canada (CIC) application process would require all visa-required PAFM and PPFM to present themselves at a Canadian visa office abroad to apply for a visa, be placed in the regular queue and pay the appropriate cost recovery fee.

As part of the bid process, CIC committed to implement a facilitated entry process for PAFM/PPFMs which will allow applicants to submit one set of reduced data for the issuance of either a multiple entry temporary resident visa (TRV) or a multiple entry temporary resident permit (TRP).

**Background**

The Pan American Games will be held in Toronto from July 10 to 26, 2015, and the Parapan American Games will be held from August 7 to 14, 2015. In 2009, CIC signed a multi-party agreement with the Ontario 2015 Pan American Games Bid Corporation, which committed CIC to facilitating the immigration process for PAFM/PPFM who will be participating in the Games.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Enjeux**

En juillet et en août 2015, les Jeux panaméricains et les Jeux parapanaméricains auront lieu à Toronto. On s'attend à ce qu'un nombre important de membres de la famille des Jeux panaméricains (MFJPA) et de membres de la famille des Jeux parapanaméricains (MFJPPA) aient besoin de visas de résident temporaire (VRT) ou de permis de séjour temporaire (PST) pour entrer au Canada afin de participer à ces épreuves sportives d'envergure internationale.

Le processus régulier de demande de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) veut que tous les MFJPA et les MFJPPA se présentent à un bureau canadien de visas à l'étranger pour demander un visa, qu'ils passent par la file d'attente standard et qu'ils acquittent les frais de traitement applicables.

Dans le cadre du processus de candidature, CIC s'est engagé à mettre en œuvre un processus d'entrée facilité à l'intention des MFJPA et des MFJPPA pour leur permettre de soumettre un ensemble de données réduites afin d'obtenir un visa de résident temporaire (VRT) pour séjours multiples ou un permis de séjour temporaire (PST) pour séjours multiples.

**Contexte**

Les Jeux panaméricains se dérouleront à Toronto du 10 au 26 juillet 2015 et les Jeux parapanaméricains, du 7 au 14 août 2015. En 2009, CIC a signé une entente multipartite avec la Société de candidature des Jeux panaméricains Ontario 2015 dans le cadre de laquelle CIC s'est engagé à faciliter le processus d'immigration pour les MFJPA et les MFJPPA qui participeront aux Jeux.

PAFM/PPFM include members of a National Olympic Committee or a National Paralympic Committee, members of the Pan American Sports Organization or the International Paralympic Committee, members of an International Sports Federation or a Continental Federation, members of an Organizing Committee for a future Pan American and Parapan American Games, members of the media or representatives of a sponsor of the 2015 Pan American or Parapan American Games.

### Objectives

The objective of the amendments to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations) is to accept a varied application type, thereby facilitating entry for foreign national PAFM/PPFMs without compromising the integrity of the immigration system, or the health and safety of Canadians, and to waive fees for the issuance of a multiple entry TRV/TRPs.

### Description

Under the amendments to the Regulations, a foreign national PAFM/PPFM who has submitted information through the Toronto Organizing Committee (TO2015) is deemed to have made an application under the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA). The application will be considered an application for a multiple entry TRV or a TRP, as required. It is estimated that nearly 17 000 foreign national PAFM/PPFMs applications will be processed under these Regulations.

These amendments to the Regulations also specify that in order to be issued a TRV/TRP, the PAFM/PPFM must first be registered for accreditation by the TO2015 (Organizing Committee), thereby confirming their purpose for entering Canada.

In addition, the amendments specify a period of entry in Canada and that fees normally associated with the TRV/TRP applications will not apply. Foregone revenue to the Government of Canada due to fee waivers is estimated to be \$1.3 million.

Lastly, as these regulatory amendments have been designed for the 2015 Games only, a sunset clause is included to repeal these Regulations on September 15, 2015.

### “One-for-One” Rule

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

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there will be no costs imposed on Canadian business enterprises participating in the Games.

### Consultation

The regulatory amendments were developed after consultation with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), the Canada Border Services Agency (CBSA), the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) and Employment and Social Development Canada (ESDC), as well as TO2015. There were no objections to the elements put forward in the attached regulatory amendments.

Les MFJPA et les MFJPPA comprennent les personnes suivantes : les membres d'un comité national olympique ou d'un comité national paralympique, les membres de l'Organisation sportive panaméricaine ou du Comité international paralympique, les membres d'une fédération internationale sportive ou d'une fédération continentale, les membres d'un comité d'organisation pour de futurs Jeux panaméricains et parapanaméricains, les membres des médias et les représentants d'un commanditaire des Jeux panaméricains ou parapanaméricains de 2015.

### Objectifs

Les modifications proposées au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement) ont pour objet d'autoriser un type de demande modifié, ce qui permettra de faciliter l'entrée des MFJPA et des MFJPPA étrangers sans compromettre l'intégrité du système d'immigration ou la santé et la sécurité des Canadiens, et de renoncer aux frais liés à la délivrance d'un VRT/PST pour séjours multiples.

### Description

Aux termes des modifications proposées au Règlement, les MFJPA et les MFJPPA étrangers qui soumettent l'information nécessaire par l'entremise du Comité d'organisation de Toronto (Comité TO2015) seront réputés avoir fait une demande en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR). Une telle demande sera considérée comme une demande de VRT ou de PST pour séjours multiples, au besoin. On estime que près de 17 000 MFJPA et MFJPPA étrangers verront leur demande traitée en vertu de ce règlement.

Les modifications proposées au Règlement stipulent également que pour qu'un VRT/PST puisse lui être délivré, le MFJPA ou le MFJPPA doit d'abord présenter une demande d'accréditation auprès du Comité TO2015, confirmant ainsi le but de l'entrée au Canada.

De plus, les modifications fixent une période pour l'entrée au Canada et stipulent que les frais normalement associés aux demandes de VRT/PST ne s'appliqueront pas. Les recettes cédées par le gouvernement du Canada en raison de la renonciation aux frais de traitement sont estimées à 1,3 million de dollars.

Enfin, comme ces modifications réglementaires n'ont été conçues que pour les Jeux de 2015, une disposition de temporisation a été incluse dans le Règlement afin de pouvoir abroger ce dernier le 15 septembre 2015.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, puisqu'il n'y a aucun changement aux coûts administratifs pour les entreprises canadiennes.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, étant donné qu'aucun coût ne sera imposé aux entreprises canadiennes participant aux Jeux.

### Consultation

Ces modifications réglementaires ont été élaborées après la consultation de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), d'Emploi et Développement social Canada (EDSC), ainsi que du Comité TO2015. Aucune objection n'a été formulée concernant les éléments mis de l'avant dans les modifications réglementaires ci-jointes.

**Rationale**

The amendments create a centralized immigration process that fulfills CIC's commitment to facilitate entry for PAFM/PPFMs by waiving fees and by modifying the application process without compromising the integrity of Canada's immigration programs or the health and safety of the Canadian public.

PAFM/PPFMs generally represent a low-risk group as they have previous travel history, often travelling to different countries for sporting matches and qualifying events. For example, many of these individuals have participated (in various capacities) in previous international multi-sport games, such as the Olympic Games, the Commonwealth Games, the Universiade and the Games of La Francophonie. It is highly likely that these participants have been previously vetted for security purposes and have received visas from other countries, including from Five Nations Conference (FNC) partners.

This facilitated process for PAFM/PPFMs will involve accepting the Pan American Identity and Accreditation Card, which may contain a visa number or permit number as applicable, as the necessary document for entry to Canada when it is accompanied by a valid passport or travel document. This same approach was used to facilitate entry to Canada for the 2010 Winter Olympic and Paralympic Games in Vancouver.

**Implementation, enforcement and service standards**

National Olympic Committees will be putting forth participant names for accreditation almost exclusively through electronic format into the Games Management System, thereby ensuring that all applicants will have equal ease of opportunity to apply. The applications are provided to the Government of Canada partners through a secure portal and will be subject to a progressive service standard. Non-complex applications will receive a decision within 21 days when the vetting system opens in January 2015, and processing times will progressively shorten. This vetting process also serves to support security partners' mandates as all participants will have been pre-screened prior to arrival. As a result, participants will benefit from facilitation at the port of entry (POE).

CIC will ensure that all foreign national PAFM/PPFMs are aware of the immigration requirements to participate in and/or work at the 2015 Games. CIC will conduct outreach with Games participants, established and prospective employers and with TO2015 to inform them of their options and responsibilities. CIC will also leverage Web site communication to fully inform participants and potential employers of program and entry requirements. In addition, CBSA officers will receive appropriate training to apply these Regulations; these amendments are expected to result in minimal disruption to the POE. All foreign national PAFM/PPFMs deemed to have applied under the Regulations will be subject to the inadmissibility provisions of the IRPA.

Based on Canada's most recent experiences in hosting international, multi-sport events attended by amateur athletes, sporting officials and dignitaries from both visa-required and visa-exempt

**Justification**

Les modifications ont pour effet de créer un processus d'immigration centralisé qui respecte l'engagement pris par CIC de faciliter l'entrée des MFJPA et des MFJPPA en renonçant aux frais et en modifiant le processus de demande, sans compromettre l'intégrité des programmes d'immigration du Canada, ni la santé et la sécurité de la population canadienne.

Les MFJPA et les MFJPPA constituent généralement un groupe à faible risque puisqu'ils ont des antécédents de voyage; ils se rendent souvent dans différents pays pour participer à des matchs sportifs et à des épreuves de qualification. Par exemple, ils sont nombreux à avoir déjà pris part (de diverses manières) à des jeux multisports internationaux tels que les Jeux olympiques, les Jeux du Commonwealth, les Jeux mondiaux universitaires et les Jeux de la Francophonie. Il est très probable que ces participants aient déjà fait l'objet de vérifications de sécurité et aient obtenu des visas d'autres pays, y compris des partenaires de la Conférence des cinq nations (CCN).

Dans le cadre du processus facilité à l'intention des MFJPA et des MFJPPA, la Carte d'identité et d'accréditation des Jeux panaméricains, qui peut contenir soit un numéro de visa ou un numéro de permis selon le cas, doit être approuvée comme étant le document nécessaire pour entrer au Canada lorsqu'elle est accompagnée d'un passeport ou d'un titre de voyage valide. Cette même approche a été utilisée pour faciliter l'entrée au Canada lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

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

Les comités olympiques nationaux communiqueront le nom des participants en vue d'obtenir leur accréditation presque exclusivement sous format électronique dans le Système de gestion des Jeux, de sorte que tous les demandeurs pourront présenter leur demande avec la même facilité. Les demandes seront transmises aux partenaires du gouvernement du Canada au moyen d'un portail protégé et seront soumises à une norme de service supplémentaire. Pour les demandes non complexes, le délai de traitement sera de 21 jours lorsque le système de validation sera en service au mois de janvier 2015; les délais de traitement diminueront progressivement. Ce processus de validation permet également d'appuyer les mandats de nos partenaires en matière de sécurité, puisque tous les participants auront été présélectionnés avant leur arrivée. Par conséquent, les participants bénéficieront de la facilitation aux points d'entrée.

CIC veillera à ce que tous les MFJPA et MFJPPA étrangers soient au courant des exigences en matière d'immigration à remplir pour participer ou travailler aux Jeux de 2015. CIC mènera des activités de sensibilisation auprès des participants aux Jeux, des employeurs établis et éventuels et du Comité TO2015 pour les renseigner au sujet de leurs options et de leurs responsabilités. Il tirera aussi parti des sites Web pour bien mettre au fait les participants et les employeurs possibles au sujet des exigences du programme et des critères d'entrée. De plus, les agents de l'ASFC recevront une formation sur l'application du Règlement. On s'attend à ce que ces modifications n'occasionnent que peu de perturbations aux points d'entrée. Tous les MFJPA et les MFJPPA étrangers réputés avoir présenté une demande en vertu du Règlement seront assujettis aux dispositions concernant l'interdiction de territoire prévues par la LIPR.

Comme cela a été le cas lorsque le Canada a accueilli dernièrement des manifestations multisports internationales auxquelles participaient des athlètes amateurs, des officiels et des dignitaires



countries, it is anticipated that some incremental refugee claims will ensue from the 2015 Pan American and Parapan American Games. Based on experience with the 2010 Olympics and 2001 Games of La Francophonie, and taking into account the source countries of some of the participants, the anticipated costs to the Government for processing refugee claims as a direct result of the Pan American Games is estimated to be \$1.5 million based on an estimated 75 additional refugee claims.

**Contact**

Paul Desautels  
Director  
Refugee Operations Division  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Email: paul.desautels@cic.gc.ca

du domaine du sport en provenance de pays pour lesquels un visa est exigé et de pays qui sont dispensés de l'obligation de visa, on s'attend à ce qu'une certaine augmentation du nombre de demandes d'asile découle des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015. En fonction de l'expérience avec les Jeux olympiques de 2010 et les Jeux de la Francophonie de 2001, et en tenant compte du pays source de certains des participants et du pays d'origine des personnes ayant présenté des demandes d'asile lors de ces manifestations, les coûts anticipés pour le gouvernement du traitement des demandes d'asile découlant directement des Jeux panaméricains sont estimés à 1,5 million de dollars, en fonction d'un nombre estimatif de 75 demandes d'asile de plus.

**Personne-ressource**

Paul Desautels  
Directeur  
Division des opérations relatives aux réfugiés  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Courriel : paul.desautels@cic.gc.ca

Registration  
SOR/2014-186 July 31, 2014

CITIZENSHIP ACT

## Regulations Amending the Citizenship Regulations

P.C. 2014-898 July 31, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 27<sup>a</sup> of the *Citizenship Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Citizenship Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE CITIZENSHIP REGULATIONS

#### AMENDMENTS

1. Sections 11 and 12 of the *Citizenship Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:

12. When an applicant appears before a citizenship judge, the judge may

- (a) require the applicant to give evidence under oath; and
- (b) permit the applicant to be accompanied by another person if it is in the interests of the applicant and of the expeditious determination of the matter.

2. Section 23 of the *Regulations* is repealed.

#### COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day on which subsection 12(1) of the *Strengthening Canadian Citizenship Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, 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.*)

#### Background

On June 19, 2014, Bill C-24 *Strengthening Canadian Citizenship Act*, received Royal Assent. The legislation is the first comprehensive reform to the *Citizenship Act* (the Act) since 1977. The amendments to the *Citizenship Act* include measures to increase the efficiency of the citizenship program; improve application processing and help qualified applicants acquire citizenship faster; reinforce the value of citizenship by strengthening requirements and deterring citizenship of convenience; and improve tools to maintain program integrity and combat fraud.

<sup>a</sup> S.C. 2013, c. 33, s. 170

<sup>b</sup> R.S., c. C-29

<sup>1</sup> SOR/93-246; SOR/2009-108, s. 1

Enregistrement  
DORS/2014-186 Le 31 juillet 2014

LOI SUR LA CITOYENNETÉ

## Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté

C.P. 2014-898 Le 31 juillet 2014

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu de l'article 27<sup>a</sup> de la *Loi sur la citoyenneté*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA CITOYENNETÉ

#### MODIFICATIONS

1. Les articles 11 et 12 du *Règlement sur la citoyenneté*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :

12. À l'égard d'un demandeur qui comparait devant lui, le juge de la citoyenneté peut :

- a) lui demander de déposer sous serment;
- b) lui permettre d'être accompagné par d'autres personnes si cela est dans l'intérêt du demandeur et favorise une décision rapide de l'affaire.

2. L'article 23 du même règlement est abrogé.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 12(1) de la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne*, chapitre 22 des Lois du Canada (2014), 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.*)

#### Contexte

Le 19 juin 2014, le projet de loi C-24, la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne*, a reçu la sanction royale. Cette loi constitue la première réforme exhaustive de la *Loi sur la citoyenneté* (la Loi) jamais entreprise depuis 1977. Les modifications apportées à la Loi comprennent des mesures visant à accroître l'efficacité du programme de citoyenneté; à améliorer le traitement des demandes et à aider les demandeurs admissibles à acquérir plus rapidement la citoyenneté; à accentuer la valeur de la citoyenneté en renforçant les exigences et en dissuadant la citoyenneté de complaisance; et à améliorer les outils pour assurer l'intégrité de programme et lutter contre la fraude.

<sup>a</sup> L.C. 2013, ch. 33, art. 170

<sup>b</sup> L.R., ch. C-29

<sup>1</sup> DORS/93-246; DORS/2009-108, art. 1

Specifically, the Act puts in place a new decision-making model that streamlines the citizenship grant application process by limiting duplication of review by citizenship officers and the citizenship judge, and having the Minister decide on most grants of citizenship. Judges will continue to preside over citizenship ceremonies, and continue with outreach activities to engage the public about the rights and responsibilities of citizenship. The legislation also strengthens the authority for officials to consider an application as abandoned if an applicant fails to comply with a request of information or to attend an interview.

It is estimated that the new model, combined with the funding Citizenship and Immigration Canada (CIC) received through the Economic Action Plan 2013 and other efficiency measures contained in Bill C-24, will reduce the current processing times for decisions on citizenship by approximately 50% to less than a year by the end of 2015–16.

### Issues and objectives

The objective of the amendments to the *Citizenship Regulations* (the Regulations) is to align the legislative and regulatory structures. Following the coming into force of amendments contained in Bill C-24 relating to the citizenship grant decision-making model and the authorities to consider an application as abandoned, the applicable sections of the Regulations on procedures for these authorities (sections 11, 12 and 23) are amended in order to remain consistent with the legislative authorities provided in the Act. The regulatory amendments are technical changes that support the implementation of the amendments contained in Bill C-24.

### Description

The regulatory amendments repeal section 11 of the Regulations. The procedures that are set out in section 11 relate to consideration of an application by citizenship judges, when hearings are to be held and notices to be sent, and the application abandonment procedures that are to be followed if an applicant fails to comply with a request for information or to attend an interview. These authorities are no longer needed in the Regulations as the authorities establishing these procedures are covered under sections 13, 13.2, 14 and 23.1 of the Act.

These sections of the Act relate to the conditions required for an application to be accepted for processing (the new complete application authorities) [section 13], the new authorities to consider an application as abandoned (section 13.2), the authority for the Minister to require an applicant to appear in person before the Minister or citizenship judge (section 23.1) and the new authority to only refer cases to citizenship judges for determination of the residency requirement where the officer cannot make a positive decision on that ground (section 14).

The regulatory amendments make a consequential technical amendment to section 12 of the Regulations to repeal the reference to subsection 11(7) and to reformulate the provision.

The regulatory amendment also repeals section 23 of the Regulations. Section 23 of the Regulations sets out the procedures to be followed when a person is unable to appear to take the oath of citizenship and the procedures to be followed to return a citizenship certificate where a person fails to appear before a judge to take

Plus particulièrement, la Loi instaure un nouveau modèle décisionnel qui rationalise le processus de demande d'attribution de la citoyenneté en limitant le dédoublement des examens par les agents de la citoyenneté et les juges de la citoyenneté, ainsi qu'en faisant en sorte que le ministre statue sur la plupart des demandes d'attribution de la citoyenneté. Les juges continueront de présider les cérémonies de citoyenneté, ainsi que de participer à des activités de sensibilisation afin de renseigner le public sur les droits et les responsabilités liés à la citoyenneté. La législation renforce également le pouvoir de considérer une demande comme abandonnée si le demandeur omet de répondre à une demande de renseignements supplémentaires ou de se présenter à une entrevue.

Il est prévu que le nouveau modèle, conjugué au financement que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) a reçu par le truchement du Plan d'action économique de 2013 ainsi qu'à d'autres mesures d'efficacité contenues dans le projet de loi C-24, permettra de réduire les délais de traitement actuels d'environ 50 %, pour passer à moins d'un an d'ici la fin de 2015-2016.

### Enjeux et objectifs

Les modifications apportées au *Règlement sur la citoyenneté* (le Règlement) visent à harmoniser les structures législative et réglementaire. À la suite de l'entrée en vigueur des modifications contenues dans le projet de loi C-24 relatives au modèle décisionnel pour l'attribution de la citoyenneté et aux pouvoirs de considérer une demande comme abandonnée, les articles applicables du Règlement portant sur les procédures pour ces pouvoirs (les articles 11, 12 et 23) ont été modifiés pour être conformes à la Loi. Les modifications réglementaires sont des changements de forme qui appuient la mise en œuvre des modifications contenues dans le projet de loi C-24.

### Description

Les modifications réglementaires abrogent l'article 11 du Règlement. Les procédures énoncées à l'article 11 ont trait à l'examen des demandes par les juges de la citoyenneté, au moment où les entrevues doivent avoir lieu et aux avis à envoyer, ainsi qu'aux procédures d'abandon d'une demande qui doivent être suivies si un demandeur omet de répondre à une demande de renseignements supplémentaires ou de se présenter à une entrevue. Ces pouvoirs ne sont plus nécessaires dans le Règlement, puisque les pouvoirs établissant ces procédures sont énoncés aux articles 13, 13.2, 14 et 23.1 de la Loi.

Ces articles de la Loi ont trait aux conditions d'acceptation d'une demande à des fins de traitement (les nouveaux pouvoirs d'exiger des demandes complètes) [article 13], aux nouveaux pouvoirs de considérer une demande comme abandonnée (article 13.2), au pouvoir conféré au ministre d'exiger qu'un demandeur se présente à une entrevue avec le ministre ou un juge de la citoyenneté (article 23.1) ainsi qu'au nouveau pouvoir de renvoyer aux juges de la citoyenneté uniquement les cas exigeant une détermination relative à la condition de résidence lorsqu'un agent n'est pas en mesure de prendre une décision favorable pour ce motif (article 14).

Les modifications réglementaires entraînent une modification corrélative de forme à l'article 12 du Règlement pour supprimer le renvoi au paragraphe 11(7) et ensuite reformuler l'article.

Le changement réglementaire abroge également l'article 23 du Règlement. L'article 23 du Règlement stipule les procédures à suivre lorsqu'une personne est incapable de se présenter pour prêter le serment de citoyenneté et les procédures à suivre pour retourner un certificat de citoyenneté lorsqu'une personne omet de

the oath of citizenship. These authorities are inconsistent with section 13.2 of the Act, which provides that the Minister may treat an application as abandoned if the applicant fails, without reasonable excuse, to appear and take the oath and at the place specified in the invitation by the Minister.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to these regulatory amendments, as there are no changes in administrative costs on businesses.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to these regulatory amendments, as the regulatory amendments are technical in nature and impose no costs on small businesses.

#### **Rationale**

These regulatory amendments are purely technical and are required in order to align the *Citizenship Regulations* with the amendments to the *Citizenship Act* relating to changes to the decision-making model and strengthening abandonment authorities, which will come into force on August 1, 2014.

#### **Contact**

Himmat Shinhat  
Director  
Legislation and Program Policy Division  
Citizenship and Multiculturalism Branch  
Citizenship and Immigration Canada  
180 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Telephone: 613-437-5622  
Fax: 613-991-2485  
Email: himmat.shinhat@cic.gc.ca

se présenter devant un juge pour prêter le serment de citoyenneté. Ces pouvoirs sont incompatibles avec l'article 13.2 de la Loi, qui précise que le ministre peut considérer une demande comme abandonnée si le demandeur omet, sans excuse légitime, de se présenter aux moment et lieu fixés et de prêter le serment alors qu'il a été invité à le faire par le ministre.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, étant donné que celles-ci n'entraînent aucun changement dans les coûts administratifs pour les entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, étant donné que celles-ci sont des modifications de forme et n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

#### **Justification**

Ces modifications réglementaires sont strictement de forme et sont nécessaires afin d'aligner le Règlement sur les modifications apportées à la Loi relativement aux changements touchant le modèle décisionnel et le renforcement des pouvoirs d'abandon des demandes, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014.

#### **Personne-ressource**

Himmat Shinhat  
Directeur  
Législation et Politique de programme  
Direction générale de la citoyenneté et du multiculturalisme  
Citoyenneté et Immigration Canada  
180, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Téléphone : 613-437-5622  
Télécopieur : 613-991-2485  
Courriel : himmat.shinhat@cic.gc.ca

Registration  
SOR/2014-187 July 31, 2014

CANADA NATIONAL PARKS ACT

## Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act

P.C. 2014-899 July 31, 2014

Whereas the Governor in Council is satisfied, in accordance with paragraph 5(1)(a) of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, that Her Majesty in right of Canada has clear title or unencumbered right of ownership in the lands described in the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act*;

Whereas the Governor in Council is satisfied, in accordance with paragraph 5(1)(b) of that Act, that the Government of Nunavut has agreed to the use, for the purpose of establishing a park, of the lands described in the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act*;

Whereas, in accordance with subsection 7(1) of that Act, the proposed amendment to Schedule 1 to that Act has been tabled in each House of Parliament, together with a report on the proposed park;

And whereas 31 sitting days have elapsed after the tabling in each House of Parliament of the proposed amendment to Schedule 1 to that Act and no motion referred to in subsection 7(2) of that Act has been proposed in either House;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 5(1) of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act*.

### ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE CANADA NATIONAL PARKS ACT

#### AMENDMENT

**1. Part 13 of Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the description of Quttinirpaaq National Park of Canada:**

(4) UKKUSIKSALIK NATIONAL PARK OF CANADA

The geographic coordinates below refer to the North American Datum of 1983;

All topographic features referred to below are shown on the National Topographic System Maps 46D, 46E, 46L, 56A, 56B, 56C, 56F, 56G, 56H, 56I, 56J and 56K;

All parcels, boundary monuments, triangulation stations and deflection points referred to below are shown on the Administrative Map Plan recorded in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa as 98651, a copy of which is filed in the Land Titles Office at Iqaluit as 4162, unless stated otherwise;

Enregistrement  
DORS/2014-187 Le 31 juillet 2014

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

## Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada

C.P. 2014-899 Le 31 juillet 2014

Attendu que, aux termes de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, le gouverneur en conseil est convaincu que Sa Majesté du chef du Canada a un droit de propriété non grevé de charge sur les terres dont la description figure dans le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après;

Attendu que, aux termes de l'alinéa 5(1)b) de cette loi, le gouverneur en conseil est convaincu que le gouvernement du Nunavut consent à l'utilisation, aux fins de création d'un parc, des terres dont la description figure dans le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après;

Attendu que, conformément au paragraphe 7(1) de cette loi, la proposition de modification de l'annexe 1 de cette loi a été déposée devant chaque chambre du Parlement, de même qu'un rapport sur le projet de parc;

Attendu que trente et un jours de séance se sont écoulés depuis le dépôt de cette proposition de modification de l'annexe 1 devant chacune des chambres sans qu'aucune motion visée au paragraphe 7(2) de cette loi n'y ait été présentée.

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après.

### DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

#### MODIFICATION

**1. La partie 13 de l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après la description du parc national de Quttinirpaaq du Canada, de ce qui suit :**

(4) PARC NATIONAL UKKUSIKSALIK DU CANADA

Les coordonnées géographiques mentionnées ci-après se réfèrent au Système de référence nord-américain de 1983;

Tous les accidents topographiques mentionnés ci-après sont indiqués sur les cartes portant les numéros 46D, 46E, 46L, 56A, 56B, 56C, 56F, 56G, 56H, 56I, 56J et 56K du Système national de référence cartographique;

Toutes les parcelles, bornes, stations de triangulation et sommets d'angle mentionnés ci-après sont indiqués sur le plan cartographique administratif déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro 98651, une copie duquel a été déposée au bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit sous le numéro 4162, sauf indication contraire;

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>1</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 32

<sup>1</sup> L.C. 2000, ch. 32

In Nunavut;

Adjacent to Roes Welcome Sound in Hudson Bay;

All that parcel, including Wager Bay, more particularly described as follows:

Commencing at deflection point 1 on the ordinary low water mark of the western shoreline of Roes Welcome Sound at latitude 65°10'53" and approximate longitude 86°58'23";

Thence southwesterly in a straight line to deflection point 2 at latitude 65°10'21" and longitude 86°59'51";

Thence westerly in a straight line to deflection point 3 at latitude 65°09'50" and longitude 87°05'02";

Thence southwesterly in a straight line to deflection point 4 at latitude 65°07'05" and longitude 87°17'01";

Thence southwesterly in a straight line to deflection point 5 at latitude 65°01'00" and longitude 87°33'17";

Thence westerly in a straight line to deflection point 6 at latitude 65°01'37" and longitude 87°54'45";

Thence westerly in a straight line to deflection point 7 at latitude 65°02'06" and longitude 88°16'33";

Thence westerly in a straight line to deflection point 8 at latitude 65°02'04" and longitude 88°33'00";

Thence northerly in a straight line to deflection point 9 at latitude 65°08'12" and longitude 88°31'42";

Thence northwesterly in a straight line to boundary monument 207RE at approximate latitude 65°14'23" and approximate longitude 88°42'19";

Thence southeasterly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 208RE at approximate latitude 65°13'23" and approximate longitude 88°35'28";

Thence southeasterly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 209RE at approximate latitude 65°12'09" and approximate longitude 88°26'57";

Thence northeasterly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 210RE at approximate latitude 65°13'21" and approximate longitude 88°20'51";

Thence northeasterly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 211RE at approximate latitude 65°14'44" and approximate longitude 88°16'57";

Thence generally northwesterly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 201RE at approximate latitude 65°30'02" and approximate longitude 89°21'12";

Thence southerly following the boundary of Parcel RE-31 to boundary monument 202RE at approximate latitude 65°22'57" and approximate longitude 89°23'02";

Thence southwesterly in a straight line to deflection point 17 at latitude 65°18'47" and longitude 89°39'20";

Thence northwesterly in a straight line to triangulation station number 739043 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, this station being situated at approximate latitude 65°23'40" and approximate longitude 89°54'05";

Thence northerly in a straight line to deflection point 19 at latitude 65°29'24" and longitude 89°59'14";

Thence westerly in a straight line to deflection point 20 at latitude 65°32'24" and longitude 90°17'27";

Au Nunavut;

Adjacent au détroit de Roes Welcome dans la baie d'Hudson;

Toute cette parcelle, y compris la baie Wager, plus particulièrement décrite comme suit :

Commençant au sommet d'angle 1 sur la laisse de basse mer ordinaire du rivage ouest du détroit de Roes Welcome par 65°10'53" de latitude et environ 86°58'23" de longitude;

De là, vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 2 situé par 65°10'21" de latitude et 86°59'51" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 3 situé par 65°09'50" de latitude et 87°05'02" de longitude;

De là, vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 4 situé par 65°07'05" de latitude et 87°17'01" de longitude;

De là, vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 5 situé par 65°01'00" de latitude et 87°33'17" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 6 situé par 65°01'37" de latitude et 87°54'45" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 7 situé par 65°02'06" de latitude et 88°16'33" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 8 situé par 65°02'04" de latitude et 88°33'00" de longitude;

De là, vers le nord en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 9 situé par 65°08'12" de latitude et 88°31'42" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'à la borne 207RE située par environ 65°14'23" de latitude et environ 88°42'19" de longitude;

De là, vers le sud-est le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 208RE située par environ 65°13'23" de latitude et environ 88°35'28" de longitude;

De là, vers le sud-est le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 209RE située par environ 65°12'09" de latitude et environ 88°26'57" de longitude;

De là, vers le nord-est le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 210RE située par environ 65°13'21" de latitude et environ 88°20'51" de longitude;

De là, vers le nord-est le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 211RE située par environ 65°14'44" de latitude et environ 88°16'57" de longitude;

De là, généralement vers le nord-ouest le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 201RE située par environ 65°30'02" de latitude et environ 89°21'12" de longitude;

De là, vers le sud le long de la limite de la parcelle RE-31 jusqu'à la borne 202RE située par environ 65°22'57" de latitude et environ 89°23'02" de longitude;

De là, vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 17 situé par 65°18'47" de latitude et 89°39'20" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'à la station de triangulation numéro 739043, établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, Ressources naturelles Canada, à Ottawa, cette station étant située par environ 65°23'40" de latitude et environ 89°54'05" de longitude;

De là, vers le nord en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 19 situé par 65°29'24" de latitude et 89°59'14" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 20 situé par 65°32'24" de latitude et 90°17'27" de longitude;

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 21 at latitude 65°39'15" and longitude 90°32'23";

Thence westerly in a straight line to deflection point 22 at latitude 65°37'57" and longitude 90°51'17";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 23 at latitude 65°42'30" and longitude 91°10'58";

Thence westerly in a straight line to deflection point 24 at latitude 65°45'12" and longitude 91°32'24";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 25 at latitude 65°47'53" and longitude 91°45'58";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 26 at latitude 65°51'40" and longitude 91°59'06";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 27 at latitude 65°56'05" and longitude 92°13'20";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 28 at latitude 66°00'44" and longitude 92°30'00";

Thence northerly in a straight line to deflection point 29 at latitude 66°04'37" and longitude 92°35'03";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 30 at latitude 66°05'39" and longitude 92°32'22";

Thence northwesterly in a straight line to deflection point 31 at latitude 66°11'39" and longitude 92°41'37";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 32 at latitude 66°14'35" and longitude 92°38'05";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 33 at latitude 66°15'53" and longitude 92°33'17";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 34 at latitude 66°19'11" and longitude 92°26'16";

Thence northerly in a straight line to deflection point 35 at latitude 66°22'07" and longitude 92°24'31";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 36 at latitude 66°22'30" and longitude 92°23'47";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 37 at latitude 66°23'32" and longitude 92°21'31";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 38 at latitude 66°24'30" and longitude 92°18'41";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 39 at latitude 66°25'27" and longitude 92°15'59";

Thence northerly in a straight line to deflection point 40 at latitude 66°28'16" and longitude 92°14'08";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 41 at latitude 66°28'51" and longitude 92°12'51";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 42 at latitude 66°28'47" and longitude 92°12'39";

Thence easterly in a straight line to deflection point 43 at latitude 66°29'10" and longitude 91°48'48";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 44 at latitude 66°26'06" and longitude 91°42'40";

Thence southerly in a straight line to deflection point 45 at latitude 66°20'44" and longitude 91°41'05";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 46 at latitude 66°17'48" and longitude 91°31'55";

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 21 situé par 65°39'15" de latitude et 90°32'23" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 22 situé par 65°37'57" de latitude et 90°51'17" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 23 situé par 65°42'30" de latitude et 91°10'58" de longitude;

De là, vers l'ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 24 situé par 65°45'12" de latitude et 91°32'24" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 25 situé par 65°47'53" de latitude et 91°45'58" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 26 situé par 65°51'40" de latitude et 91°59'06" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 27 situé par 65°56'05" de latitude et 92°13'20" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 28 situé par 66°00'44" de latitude et 92°30'00" de longitude;

De là, vers le nord en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 29 situé par 66°04'37" de latitude et 92°35'03" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 30 situé par 66°05'39" de latitude et 92°32'22" de longitude;

De là, vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 31 situé par 66°11'39" de latitude et 92°41'37" de longitude;

De là, vers le nord-est jusqu'au sommet d'angle 32 situé par 66°14'35" de latitude et 92°38'05" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 33 situé par 66°15'53" de latitude et 92°33'17" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 34 situé par 66°19'11" de latitude et 92°26'16" de longitude;

De là, vers le nord en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 35 situé par 66°22'07" de latitude et 92°24'31" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 36 situé par 66°22'30" de latitude et 92°23'47" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 37 situé par 66°23'32" de latitude et 92°21'31" de longitude;

De là, vers le nord-est jusqu'au sommet d'angle 38 situé par 66°24'30" de latitude et 92°18'41" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 39 situé par 66°25'27" de latitude et 92°15'59" de longitude;

De là, vers le nord en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 40 situé par 66°28'16" de latitude et 92°14'08" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 41 situé par 66°28'51" de latitude et 92°12'51" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 42 situé par 66°28'47" de latitude et 92°12'39" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 43 situé par 66°29'10" de latitude et 91°48'48" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 44 situé par 66°26'06" de latitude et 91°42'40" de longitude;

De là, vers le sud en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 45 situé par 66°20'44" de latitude et 91°41'05" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 46 situé par 66°17'48" de latitude et 91°31'55" de longitude;

Thence easterly in a straight line to deflection point 47 at latitude 66°19'35" and longitude 91°05'54";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 48 at latitude 66°23'04" and longitude 90°51'32";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 49 at latitude 66°29'52" and longitude 90°34'05";

Thence easterly in a straight line to deflection point 50 at latitude 66°30'39" and longitude 90°27'51";

Thence southeasterly in a straight line to boundary monument 4RE at approximate latitude 66°24'13" and approximate longitude 90°10'33";

Thence easterly in a straight line to deflection point 52 at latitude 66°23'14" and longitude 89°56'45";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 53 at latitude 66°15'34" and longitude 89°42'54";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 54 at latitude 66°19'28" and longitude 89°16'01";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 55 at latitude 66°23'45" and longitude 88°58'50";

Thence northeasterly in a straight line to deflection point 56 at latitude 66°27'26" and longitude 88°48'57";

Thence easterly in a straight line to deflection point 57 at latitude 66°28'27" and longitude 88°40'44";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 58 at latitude 66°25'05" and longitude 88°34'16";

Thence southerly in a straight line to deflection point 59 at latitude 66°16'03" and longitude 88°35'55";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 60 at latitude 66°10'31" and longitude 88°26'43";

Thence southerly in a straight line to deflection point 61 at latitude 65°59'45" and longitude 88°20'17";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 62 at latitude 65°50'51" and longitude 88°07'36";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 63 at latitude 65°42'00" and longitude 87°56'57";

Thence southeasterly in a straight line to triangulation station number 6490700 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, this station being situated at approximate latitude 65°31'30" and approximate longitude 87°44'07";

Thence easterly in a straight line to deflection point 65 at latitude 65°30'34" and longitude 87°30'38";

Thence easterly in a straight line to deflection point 66 at latitude 65°27'02" and longitude 87°11'11";

Thence southeasterly in a straight line to triangulation station number 6490705 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, this station being situated at approximate latitude 65°25'51" and approximate longitude 87°08'57";

Thence southeasterly in a straight line to deflection point 68 on the ordinary low water mark of the western shoreline of Roes Welcome Sound at latitude 65°24'25" and longitude 87°02'59";

Thence southerly in a straight line to the point of commencement;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 47 situé par 66°19'35" de latitude et 91°05'54" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 48 situé par 66°23'04" de latitude et 90°51'32" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 49 situé par 66°29'52" de latitude et 90°34'05" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 50 situé par 66°30'39" de latitude et 90°27'51" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'à la borne 4RE située par environ 66°24'13" de latitude et environ 90°10'33" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 52 situé par 66°23'14" de latitude et 89°56'45" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 53 situé par 66°15'34" de latitude et 89°42'54" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 54 situé par 66°19'28" de latitude et 89°16'01" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 55 situé par 66°23'45" de latitude et 88°58'50" de longitude;

De là, vers le nord-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 56 situé par 66°27'26" de latitude et 88°48'57" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 57 situé par 66°28'27" de latitude et 88°40'44" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 58 situé par 66°25'05" de latitude et 88°34'16" de longitude;

De là, vers le sud en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 59 situé par 66°16'03" de latitude et 88°35'55" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 60 situé par 66°10'31" de latitude et 88°26'43" de longitude;

De là, vers le sud en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 61 situé par 65°59'45" de latitude et 88°20'17" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 62 situé par 65°50'51" de latitude et 88°07'36" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 63 situé par 65°42'00" de latitude et 87°56'57" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'à la station de triangulation numéro 6490700, établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, Ressources naturelles Canada, à Ottawa, cette station étant située par environ 65°31'30" de latitude et environ 87°44'07" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 65 situé par 65°30'34" de latitude et 87°30'38" de longitude;

De là, vers l'est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 66 situé par 65°27'02" de latitude et 87°11'11" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'à la station de triangulation numéro 6490705, établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, Ressources naturelles Canada, à Ottawa, cette station étant située par environ 65°25'51" de latitude et environ 87°08'57" de longitude;

De là, vers le sud-est en ligne droite jusqu'au sommet d'angle 68 situé sur la laisse de basse mer ordinaire du rivage ouest du détroit Roes Welcome par 65°24'25" de latitude et 87°02'59" de longitude;

De là, vers le sud en ligne droite jusqu'au point de départ;



Excluding Lots 1000 and 1001, Quad 56 H/14, as shown on a plan recorded in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa as Plan 96351, a copy of which is filed in the Land Titles Office at Iqaluit as Plan 4156;

Including all shoals, islands, sandbars and spits that may be periodically exposed at low tide;

Including mines and minerals, hydrocarbons whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same; and

Including any substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*.

Said Ukkusiksalik National Park of Canada containing an area of approximately 20 880 km<sup>2</sup>.

### COMING INTO FORCE

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The *Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act* (the OIC) would be made pursuant to sections 5 and 7 of the *Canada National Parks Act* (the Act) by adding the name and land description of Ukkusiksalik National Park of Canada (Ukkusiksalik) to Schedule 1 to the Act. This OIC completes the formal establishment process of this national park, as prescribed by the Act, and is the first protected area in the Central Tundra Natural Region in Nunavut. Once scheduled, the national park will enjoy the highest standard of legal protection afforded by Canada. Provisions in the Act effectively prohibit industrial forestry, mining, agriculture and other activities that can impact ecosystems.

The formal protection of Ukkusiksalik under the Act fulfills part of the Government of Canada's outstanding obligation under Part 2 of article 8 of the *Nunavut Land Claim Agreement* (NLCA), signed on May 25, 1993, to establish national parks in natural regions that are currently unrepresented in Nunavut. It also fulfills its commitment to the Government of Nunavut and to the Keewatin Inuit Association (now known as the Kivalliq Inuit Association or KIA) in article 2.1 of the *Inuit Impact Benefit Agreement* (IIBA) for Ukkusiksalik, signed on August 23, 2003, in which the Government of Canada committed to establishing the national park in this area.

#### Background

Parks Canada's National Parks System Plan (system plan) defines and describes 39 natural regions in Canada, each characterized by distinct natural features. The Parks Canada Agency (Parks Canada) is working to establish at least one national park to represent each natural region. These national parks are designed to protect for all time representative examples of the landforms, wildlife

Excluant les lots 1000 et 1001, Quad 56 H/14, indiqués sur un plan déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro 96351, une copie duquel a été déposée au bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit sous le numéro 4156;

Y compris tous les hauts-fonds, les îles, les bancs de sable et les flèches pouvant être exposés périodiquement à marée basse;

Y compris les mines et minéraux qui s'y trouvent, les hydrocarbures à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que le droit de les exploiter;

Y compris toutes les matières ou tous les matériaux pouvant être aliénés conformément au *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;

Le parc national Ukkusiksalik du Canada renfermant environ 20 880 km<sup>2</sup>.

### 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

Le *Décret visant à modifier l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada* (le Décret) serait pris en vertu des articles 5 et 7 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (la Loi) en ajoutant le nom et la description du parc national Ukkusiksalik du Canada (Ukkusiksalik) à l'annexe 1 de la Loi. Ce décret constitue la dernière étape du processus officiel de création du parc national aux termes de la Loi, parc qui est la première zone protégée de la région naturelle de la toundra centrale du Nunavut. Une fois inscrit à l'annexe, le parc national bénéficiera des normes de protection juridique les plus élevées au Canada. En effet, certaines dispositions de la Loi interdisent la foresterie industrielle, l'exploitation minière, l'agriculture et autres activités qui ont des incidences sur les écosystèmes.

La protection officielle d'Ukkusiksalik aux termes de la Loi permet au gouvernement du Canada de s'acquitter de ses obligations en vertu de la partie 2 de l'article 8 de l'*Accord sur les revendications territoriales du Nunavut* (ARTN), signé le 25 mai 1993, visant à créer des parcs nationaux dans les régions naturelles qui sont actuellement non représentées au Nunavut. Elle lui permet aussi de respecter son engagement envers le gouvernement du Nunavut et l'Association des Inuits de Keewatin (maintenant connue sous le nom d'Association des Inuits de Kivalliq ou AIK) inscrit à l'article 2.1 de l'*Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits* (ERAI) pour Ukkusiksalik, signée le 23 août 2003, par lequel le gouvernement du Canada s'est engagé à créer le parc national dans cette région.

#### Contexte

Le Plan du réseau des parcs nationaux de Parcs Canada (plan du réseau) donne la définition et la description de 39 régions naturelles au Canada, possédant chacune leurs particularités naturelles distinctes. L'Agence Parcs Canada (Parcs Canada) cherche à créer au moins un parc national qui représente chacune des régions naturelles du Canada. Ces parcs nationaux sont conçus pour

and ecosystems of the natural region they represent. Potential national park areas are evaluated to determine how well they represent the natural characteristics of the region, to assess the degree to which the area remains in a natural state and to evaluate the area's potential to maintain its ecological integrity.

Both the NLCA and IIBA provide for the cooperative management of Ukkusiksalik by Inuit and Parks Canada. They also provide for the continuation of activities of cultural importance for Inuit within the proposed boundaries of this national park, such as wildlife harvesting, the establishment of outpost camps and the removal of carving stones. Ukkusiksalik has been cooperatively managed since 2005 by Parks Canada and the Ukkusiksalik Park Planning and Management Committee, a joint Inuit/government committee that provides advice to the Minister responsible for Parks Canada on all matters related to park management, including management planning and hiring decisions. As prescribed by section 11 of the Act, Parks Canada will have up to five years after formal establishment to develop a park management plan for Ukkusiksalik and table it in both Houses of Parliament. The plan will be reviewed every 10 years. This management plan will be developed in consultation with the Inuit of the Nunavut Settlement Area, key stakeholders in the area and the general Canadian public.

Although Ukkusiksalik is not yet listed under the Act, it is already managed as a wilderness national park under Parks Canada's Guiding Principles and Operational Policies and in accordance with the NLCA and the IIBA. As a result, the approval of the OIC will continue to have a positive impact on the health of ecosystems. The Act requires that the maintenance of ecological integrity be the first priority in managing a national park. Achieving legal status as a national park will result in greater ecological protection to rare, threatened and endangered ecosystems, as well as contribute to the completion of the system plan by protecting an area that is representative of the Central Tundra Natural Region. Cultural resources will also be afforded a high level of protection and will continue to be managed under the Parks Canada Cultural Resource Management Policy and the NLCA and IIBA. Finally, as prescribed by Parks Canada's Guiding Principles and Operational Policies, a comprehensive resource management program will be implemented once Ukkusiksalik is formally protected under the Act. This will include resource studies, ecosystem monitoring, the development of cultural resource protection measures and the preparation of a management plan to address specific resource management issues. The overall goal is to maintain biodiversity and ecosystem function. The bulk of the national park will be zoned as special protection (Zone 1) and wilderness (Zone 2), consistent with article 8.2.8 of the NLCA.

## Objectives

The national parks of Canada are established and dedicated to the people of Canada for the purpose of protecting and conserving representative natural areas for their benefit, education and enjoyment and are to be maintained and made use of so as to leave them unimpaired for the enjoyment of present and future generations.

Ukkusiksalik was established for the following purposes: (a) to protect a representative natural area of Canadian significance in the Central Tundra so as to leave it unimpaired for future generations;

sauvegarder à jamais des exemples représentatifs de reliefs, d'espèces sauvages et d'écosystèmes des régions naturelles visées. Les aires de parcs nationaux potentielles sont évaluées en fonction de trois critères : la mesure dans laquelle elles représentent les caractéristiques naturelles de la région, la mesure dans laquelle elles sont demeurées à l'état naturel et enfin le potentiel de maintien de leur intégrité écologique.

L'ARTN et l'ERAI prévoient tous deux la gestion coopérative d'Ukkusiksalik par les Inuits et Parcs Canada. Ils prévoient aussi la poursuite des activités revêtant une importance culturelle pour les Inuits à l'intérieur des limites proposées pour ce parc national, comme la récolte d'espèces sauvages, l'établissement de camps éloignés et l'extraction de pierres à sculpter. Ukkusiksalik est géré en coopération depuis 2005 par Parcs Canada et le Comité de planification et de gestion du parc Ukkusiksalik, un comité mixte dans lequel sont représentés les Inuits et le gouvernement, et qui conseille le ministre responsable de Parcs Canada sur toutes les questions liées à la gestion du parc national, notamment celles ayant trait à la planification de gestion et aux décisions d'embauche. Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi, Parcs Canada aura jusqu'à cinq ans après l'établissement formel du parc national pour élaborer un plan directeur pour Ukkusiksalik et le déposer devant les deux chambres du Parlement. Le plan sera révisé aux 10 ans. Ce plan directeur sera rédigé en consultation avec les Inuits de la région du Nunavut, les principaux intervenants dans la région et le grand public canadien.

Bien qu'Ukkusiksalik ne figure pas encore aux annexes de la Loi, il est déjà géré comme un parc national sauvage en vertu des principes directeurs et des politiques de gestion de Parcs Canada et en conformité avec l'ARTN et l'ERAI. Par conséquent, l'approbation du Décret continuera d'avoir des effets positifs sur la santé des écosystèmes. En vertu de la Loi, la conservation de l'intégrité écologique doit constituer la première priorité en termes de gestion d'un parc national. Le fait d'avoir le statut juridique de parc national se traduira par une protection écologique accrue des écosystèmes rares, menacés et en péril, et contribuera à la réalisation du plan du réseau par la protection d'une aire représentative de la région naturelle de la toundra centrale. Les ressources culturelles bénéficieront aussi d'une protection accrue et seront gérées en vertu de la Politique sur la gestion des ressources culturelles de Parcs Canada, ainsi que de l'ARTN et l'ERAI. Enfin, conformément aux principes directeurs et aux politiques de gestion de Parcs Canada, un programme complet de gestion des ressources sera mis en place dès qu'Ukkusiksalik sera officiellement protégé en vertu de la Loi. Ce programme comprendra des études des ressources, la surveillance des écosystèmes, l'élaboration de mesures de protection des ressources culturelles et la préparation d'un plan directeur, afin de tenir compte d'enjeux particuliers en matière de gestion des ressources. Le but général est de maintenir la biodiversité et la fonction des écosystèmes. La majeure partie du parc national sera zonée « aire de préservation spéciale » (zone 1) et « milieu sauvage » (zone 2), aux termes de l'article 8.2.8 de l'ARTN.

## Objectifs

Les parcs nationaux du Canada sont créés à l'intention du peuple canadien afin de protéger et de conserver des aires naturelles représentatives pour son agrément et l'enrichissement de ses connaissances, et ils doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures.

Ukkusiksalik a été créé pour les raisons suivantes : (a) protéger une aire naturelle représentative dans la toundra centrale afin de la laisser intacte pour les générations futures; (b) assurer le maintien

(b) to provide for the maintenance of vital and healthy wildlife populations, capable of sustaining Inuit harvesting needs; (c) to celebrate the special historical and cultural relationship between Kivalliq Inuit and the land in Ukkusiksalik; (d) to encourage public understanding, appreciation and enjoyment of Ukkusiksalik; and (e) to recognize and honour Inuit knowledge, culture and harvesting rights and incorporate them as part of the living legacy of the national park.

### **Description**

The boundaries for this protected area set aside a vast wilderness, totaling over 20 000 square kilometres centred on Nunavut's Wager Bay, an inland sea stretching westward from the northwest coast of Hudson Bay, just south of the Arctic Circle. It captures a large number of the representative natural and cultural features of this region, including artifacts of great importance to Inuit. This protected area represents the Central Tundra Natural Region (Region 16 of the system plan) and is characterized by low ridges, lakes and rivers that are spread over a vast expanse of arctic tundra. Despite the long and intensely cold winter months, during the short summer, the land is covered with short, hardy vegetation, such as dwarf birch, Labrador tea, blueberry plants and a variety of lichens, mosses and wildflowers. It is also the cultural heartland for many Kivalliq Inuit, having drawn hunters to its abundant natural resources for thousands of years. The area's rich human history can be discovered throughout the proposed national park at archaeological sites that are thousands of years old. Ukkusiksalik recognizes and honours Inuit knowledge, culture and harvesting rights and builds on our proud Canadian legacy of protecting for all time the most spectacular and important landscapes in the country.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as it results in a minimal increase in administrative burden costs to business. There are currently two outfitters/tour companies that operate in the area of Ukkusiksalik. Similar to the other three national parks of Canada in Nunavut (Quttinirpaaq, Sirmilik, Auyuittuq), the two outfitters/tour companies will be required to apply for Parks Canada permits (for example, a business licence or a filming permit) prior to entering the area that will become Ukkusiksalik, where, currently no Parks Canada permit is required. There is no impact on those outfitters currently operating in the three other national parks in Nunavut, who might want to operate in Ukkusiksalik, as the same business licence application will be used. The business licence application template already provides a check box for Ukkusiksalik. For the two outfitters operating only in Ukkusiksalik, a first-time Parks Canada business licence application will be required and will amount to a total administrative burden cost of approximately \$29 per annum (approximately \$14.50 in administrative burden cost per business to complete and submit the business licence and filming permit application, assuming these will be required or renewed annually).

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there is only a minimal increase in costs for small businesses.

de populations sauvages saines essentielles à la satisfaction des besoins des Inuits en matière de récolte; (c) célébrer le lien historique et culturel particulier qui unit les Inuits du Kivalliq aux terres du parc national proposé; (d) permettre au public de comprendre et d'apprécier Ukkusiksalik et d'en profiter; (e) reconnaître et mettre en valeur les connaissances inuites, leur culture et leurs droits de récolte, et les intégrer en tant qu'éléments du patrimoine vivant du parc national.

### **Description**

Les limites pour cette aire protégée englobent un vaste territoire sauvage de plus de 20 000 km<sup>2</sup> centré sur la baie Wager, au Nunavut, une mer intérieure qui s'étend vers l'ouest à partir de la côte nord-ouest de la baie d'Hudson, juste au sud du cercle arctique. Elle comprend un grand nombre des caractéristiques naturelles et culturelles représentatives de cette région, notamment des artefacts de grande importance pour les Inuits. Cette aire protégée représente la région naturelle de la toundra centrale (région 16 du plan du réseau) et elle se caractérise par des crêtes basses, et des lacs et des rivières disséminées sur les vastes étendues de la toundra arctique. Malgré la froidure intense des longs mois d'hiver, le court été voit le sol se couvrir d'une végétation rustique et courte composée de bouleau glanduleux, de thé du Labrador, de plants de bleuets, ainsi que d'une variété de lichens, de mousses et de fleurs sauvages. C'est aussi le centre culturel de nombreux Inuits du Kivalliq, car l'abondance des ressources naturelles y attire les chasseurs depuis des millénaires. La riche histoire humaine de la région se laisse découvrir dans les sites archéologiques vieux de milliers d'années que recèle le parc national proposé. Ukkusiksalik reconnaît le savoir, la culture et les droits de récolte des Inuits et y fait honneur, et table sur la fière tradition canadienne qui consiste à protéger à jamais les paysages les plus spectaculaires et les plus importants du pays.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » s'applique à ce projet, car elle se traduit par une augmentation minimale des coûts administratifs pour les entreprises. Il y a actuellement deux pourvoyeurs/voyagistes en activité dans la région d'Ukkusiksalik. Semblables aux trois autres parcs nationaux du Nunavut (Quttinirpaaq, Sirmilik, Auyuittuq), les deux pourvoyeurs/voyagistes devront faire des demandes de permis à Parcs Canada (par exemple pour des projets commerciaux ou de film) avant de pénétrer dans la région qui deviendra le parc national d'Ukkusiksalik, où aucun permis de Parcs Canada n'est actuellement requis. Il n'y a aucune incidence sur les pourvoyeurs actuellement en activité dans les trois autres parcs nationaux du Canada au Nunavut qui voudraient exercer leurs activités à Ukkusiksalik, car la même demande de permis d'exploitation sera utilisée; celle-ci contient déjà une case à cocher pour Ukkusiksalik. Pour les deux pourvoyeurs en activité à Ukkusiksalik seulement, un permis d'exploitation initial de Parcs Canada sera requis et représente un coût administratif annuel total d'environ 29 \$ (coût administratif d'environ 14,50 \$ par entreprise pour remplir et présenter une demande de permis d'exploitation de commerce ou de film, supposant que celle-ci sera requise ou renouvelée annuellement).

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ce projet, car il n'y a qu'une augmentation minime des coûts pour les petites entreprises.

**Consultation***Early interest and studies*

After the national parks system plan was put in place in 1970, Parks Canada began to explore the possibility of establishing a national park in the Central Tundra Natural Region. Parks Canada undertook a reconnaissance survey of the natural region in 1975, followed by terrestrial and marine studies in 1976. The area surrounding Wager Bay and the marine environment of the Bay quickly became the focus of interest for protection and, in 1977, two general resource analyses were conducted. The Government of the Northwest Territories contributed additional information, carrying out studies on the area's raptors, caribou and seals. Having just identified the area as a natural area of Canadian significance, Parks Canada was confident of the interest in establishing a national park at Wager Bay. In 1978, the Government of Canada announced its "Six North of Sixty" initiative to investigate the possibility of establishing five new national parks and the Pingo Canadian Landmark in Canada's North. Public consultations on these proposals were held in Inuit communities throughout the Arctic, including Repulse Bay, Rankin Inlet and Chesterfield Inlet. Further studies were conducted in 1980 to examine archaeological resources at Wager Bay and to determine the importance of the area for polar bears. Additional confirmation that Wager Bay was indeed representative of the natural region followed from an analysis of the area conducted in 1980 by the Boreal Institute for Northern Studies.

While scientific studies confirmed that Wager Bay would make a good national park, local Inuit were not ready to proceed with negotiations to establish one. Consultations with regional Inuit communities were suspended in 1980 in response to a resolution passed at a meeting involving the Keewatin Inuit Association (now known as the Kivalliq Inuit Association or KIA) and representatives from the hamlet councils and hunters and trappers associations of each of the Kivalliq communities. The resolution called for an end to meetings between Parks Canada and the people of the Kivalliq about the national park proposal. The resolution stated that no national park would be established at Wager Bay at this time because the Inuit were negotiating land claims and, therefore, could not take a position on a national park. The hunters and trappers did not want restrictions on hunting rights, believing that their conservation practices were sufficient and that no regulations were required. They could perceive no additional economic benefits from the establishment of a national park. Following the passage of the resolution, the federal government released a report affirming that a national park at Wager Bay was not feasible at that time.

In 1983, the Tunngavik Federation of Nunavut (now known as Nunavut Tunngavik Inc.), the Inuit organization responsible for negotiating the land claim, and the federal government initialed an agreement-in-principle containing national park provisions. Parks Canada was then granted permission by regional and local authorities to resume its studies of the natural and mineral resources in the Wager Bay area. From 1984 through 1993, numerous research projects and technical studies were carried out in the Wager Bay area of interest. These included studies on the area's geomorphology, botany, zoology, cultural resources as well as its mineral and energy resources.

**Consultation***Intérêt initial et études*

Après la mise sur pied du réseau de parcs nationaux en 1970, Parcs Canada a commencé à envisager la possibilité d'établir un parc national dans la région naturelle de la toundra centrale. L'Agence a entrepris un levé de reconnaissance de la région naturelle en 1975, et des études des milieux terrestres et marins en 1976. La région entourant la baie Wager et l'environnement marin de la baie sont rapidement devenus le point de mire des mesures de protection et deux analyses générales des ressources ont été effectuées en 1977. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a fourni des renseignements supplémentaires en menant des études sur les oiseaux de proie, les caribous et les phoques de la région. Comme la région venait d'être reconnue comme aire naturelle d'importance nationale, Parcs Canada ne doutait pas de l'intérêt à l'égard de la création d'un parc national à la baie Wager. En 1978, le gouvernement du Canada a lancé le projet « Six North of Sixty » portant sur la possibilité de créer cinq nouveaux parcs nationaux, ainsi que le site canadien des Pingos, dans le Nord du pays. Des consultations publiques sur ces projets ont été tenues dans les communautés inuites de l'Arctique, notamment à Repulse Bay, Rankin Inlet et Chesterfield Inlet. D'autres études ont été menées en 1980 afin d'examiner les ressources archéologiques à la baie Wager et de déterminer l'importance de la région pour les ours blancs. L'analyse de la région par le Boreal Institute for Northern Studies en 1980 a permis de confirmer que la baie Wager était effectivement représentative de la région naturelle.

Si les études scientifiques confirmaient que la baie Wager se prêtait bien à la création d'un parc national, les Inuits de la région n'étaient pas prêts à entreprendre les négociations pour le faire. Les consultations auprès des communautés inuites régionales ont été interrompues en 1980 à la suite d'une résolution adoptée lors d'une réunion où étaient présents l'Association des Inuits de Keewatin (maintenant connue sous le nom d'Association des Inuits de Kivalliq ou AIK) et des représentants des conseils communautaires et des organisations de chasseurs et de trappeurs de chacune des collectivités du Kivalliq. La résolution portait sur l'interruption des rencontres entre Parcs Canada et les peuples du Kivallik sur le projet de parc national. Selon les termes de la résolution, aucun parc national n'allait être créé à la baie Wager à ce moment-là, car les Inuits étaient dans un processus de revendication territoriale et ne pouvaient donc pas prendre position sur la création d'un parc national. Les chasseurs et les trappeurs ne voulaient aucune restriction à leurs droits de chasse, car ils étaient convaincus que leurs pratiques de conservation étaient suffisantes et qu'aucune réglementation n'était nécessaire. Ils ne voyaient aucun avantage économique supplémentaire à la création d'un parc national. Après l'adoption de la résolution, le gouvernement fédéral avait publié un rapport confirmant que la création d'un parc national à la baie Wager était impossible à ce moment-là.

En 1983, la Fédération Tunngavik du Nunavut (maintenant connue sous le nom de Nunavut Tunngavik Inc.), l'organisme inuit responsable de la négociation des revendications territoriales, et le gouvernement fédéral ont paraphé un accord de principe contenant des dispositions relatives à la création d'un parc national. Les autorités régionales et locales ont alors donné à Parcs Canada la permission de reprendre ses études des ressources naturelles et minérales dans la région de la baie Wager. De 1984 à 1993, de nombreux projets de recherche et études techniques ont été menés dans la région d'intérêt de la baie Wager, notamment sur la géomorphologie de la région, sa botanique, sa zoologie, ainsi que sur ses ressources culturelles, minérales et énergétiques.

In 1985, at a Kivalliq region tourism workshop, the delegates from Repulse Bay identified the establishment of a national park at Wager Bay as their first of 10 tourism priorities. A series of important meetings took place in the spring of 1986, initiated by the Hunters and Trappers Association and the Hamlet Council in Repulse Bay. A meeting between Parks Canada and the Tunngavik Federation of Nunavut resulted in a joint meeting of the Hunters and Trappers Association and the Hamlet Councils of Repulse Bay and Pond Inlet (who were also involved with a national park proposal). At that meeting, the communities passed a joint resolution, calling on Canada and the Tunngavik Federation of Nunavut to amend the 1983 agreement-in-principle to allow the option of establishing national park reserves prior to the settlement of land claims, should that be the wish of the most directly affected communities.

On June 10, 1993, the *Nunavut Act* and the *Nunavut Land Claim Agreement Act* received Royal Assent in Parliament and, with it, the path was cleared to resume discussions with Inuit. Although there was no specific provision for the establishment of a national park at Wager Bay in the NLCA, article 8.2.1 recognized that it “is desirable to establish national parks” in Nunavut, which included the natural region that Ukkusiksalik will represent. In addition, pursuant to Part 3 of article 11 of the NLCA, the 1994 Keewatin Regional Land Use Plan stipulated: “an area surrounding Wager Bay and Ford Lake should become a national park... the park should include the waters of Wager Bay and Ford Lake as a marine component.” In July 1994, the KIA formally rescinded the 1980 resolution and recommended that Parks Canada resume community consultations on the Wager Bay national park proposal.

#### *Consulting with communities*

In 1994, Parks Canada began a series of public meetings in Inuit communities. The KIA requested that five affected Inuit communities be consulted (Repulse Bay, Rankin Inlet, Chesterfield Inlet, Coral Harbour and Baker Lake) and suggested a schedule of four consultations per year. These sessions began in November 1994 in Repulse Bay and continued in each community during 1995.

A large regional workshop was held in Repulse Bay from September 19 to 21, 1995. The purpose of the workshop was to allow representatives of the affected Kivalliq communities to provide direction to the KIA and the Nunavut Tunngavik Inc. on the future use of Wager Bay and whether to enter into IIBA negotiations to establish a national park. Representatives from the KIA, Nunavut Tunngavik Inc. and numerous federal and territorial departments were on hand, as well as representatives from Sila Lodge (an Inuit-owned naturalist lodge at Wager Bay) and the non-governmental organization, Canadian Nature Federation (now Nature Canada). Workshop participants agreed that Wager Bay was important for both its ecological and cultural values, especially for Kivalliq residents who travel there to hunt, fish and trap. They agreed that Wager Bay could attract international visitors, and that the KIA should initiate negotiations to establish a national park. The results of the workshop prompted all five communities to pass resolutions in October 1995 in favour of negotiating an IIBA for a national park at Wager Bay. The communities also indicated their support for a land withdrawal. At its annual board meeting in June 1996, the KIA passed a resolution to begin negotiations. Parks Canada and the

En 1985, lors d'un atelier sur le tourisme dans la région du Kivalliq, les délégués de Repulse Bay ont mentionné que la création d'un parc national à la baie Wager était leur première de 10 priorités en matière de tourisme. Sous l'initiative de l'Association des chasseurs et des trappeurs et du conseil de hameau de Resolute Bay, une série de rencontres importantes a eu lieu au printemps de 1986. L'invitation pour une rencontre entre Parcs Canada et la Fédération Tunngavik du Nunavut a donné lieu à une rencontre conjointe avec l'Association des chasseurs et des trappeurs et les conseils de hameau de Resolute Bay et Pond Inlet (qui étaient aussi parties prenantes dans le projet de parc national). Lors de cette rencontre, les collectivités ont adopté une résolution commune voulant que le Canada et la Fédération Tunngavik du Nunavut modifient l'entente de principe de 1983 pour y inclure la possibilité de créer des réserves de parcs nationaux avant le règlement des revendications territoriales si tel était le souhait des collectivités les plus directement concernées.

Le 10 juin 1993, la *Loi sur le Nunavut* et la *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut* ont reçu la sanction royale au Parlement et, du même coup, ont pu reprendre les discussions avec les Inuits. Bien qu'il n'y ait aucune disposition particulière concernant la création d'un parc national à la baie Wager dans l'ARTN, l'article 8.2.1 reconnaît qu'il est « souhaitable de créer des parcs nationaux » au Nunavut, notamment dans la région naturelle que représentera Ukkusiksalik. De plus, aux termes de la partie 3 de l'article 11 de l'ARTN, le plan d'aménagement de la région de Keewatin (1994) stipule qu'un secteur autour de la baie Wager et du lac Ford devrait devenir un parc national [...] que le parc devrait comprendre les eaux de la baie Wager et du lac Ford comme composante marine. En juillet 1994, l'AİK a officiellement annulé la résolution de 1980 et a recommandé que Parcs Canada reprennent les consultations des collectivités sur le projet de parc national à la baie Wager.

#### *Consultation des collectivités*

En 1994, Parcs Canada a commencé une série de rencontres auprès des collectivités inuites. L'AİK avait demandé que cinq collectivités inuites concernées soient consultées (Repulse Bay, Rankin Inlet, Chesterfield Inlet, Coral Harbour et Baker Lake) et proposé un calendrier de quatre consultations par année. Ces séances ont commencé en novembre 1994 à Repulse Bay et se sont poursuivies dans chaque collectivité en 1995.

Un grand atelier régional a eu lieu à Repulse Bay du 19 au 21 septembre 1995. Cet atelier avait pour but de permettre aux représentants des collectivités du Kivalliq concernées de donner des orientations à l'AİK et à la Nunavut Tunngavik Inc. sur l'aménagement à venir de la baie Wager et sur l'occasion d'entamer les négociations de l'ERAI pour la création d'un parc national. Les représentants de l'AİK, de la Nunavut Tunngavik Inc. et de plusieurs ministères fédéraux et territoriaux, ainsi que des représentants de Sila Lodge (une auberge naturaliste de propriété inuite sur la baie Wager) et de la Fédération canadienne de la nature (organisme non gouvernemental maintenant appelé Nature Canada). Les participants à l'atelier ont convenu de l'importance de la baie Wager pour ses valeurs tant écologiques que culturelles, surtout pour les résidents du Kivalliq qui s'y rendent pour chasser, pêcher et piéger. Ils se sont entendus pour dire que la baie Wager pouvait attirer des visiteurs du monde entier, et que l'AİK devrait entamer des négociations pour la création d'un parc national. Les résultats de l'atelier ont amené les cinq collectivités à adopter, en octobre 1995, des résolutions pour amorcer des négociations de l'ERAI pour la création d'un parc national à la baie Wager. Les collectivités ont aussi

KIA signed a Memorandum of Understanding in August 1996, which confirmed that the parties would enter into negotiations.

#### *Negotiating an agreement for a new national park*

In September 1996, the federal government passed an order in council, pursuant to the *Territorial Lands Act*, to “withdraw” from development in the area of interest for Ukkusiksalik. At the World Conservation Union meeting in Montréal in 1996, the Prime Minister announced that 21 773 square kilometres surrounding Wager Bay had been placed under interim protection for the purposes of establishing a national park. Formal negotiations between Parks Canada and the KIA began in May 1997 and continued until agreement on the wording of an IIBA was reached in June 2000. Following this, new funds were secured to operate and manage the proposed national park and implement the IIBA. All of the requirements of the NLCA were met with regard to establishing a national park. The Keewatin Regional Land Use Plan provided for the establishment of Ukkusiksalik and a strategic environmental assessment was completed.

Nearly 25 years after Wager Bay was first considered as a candidate to protect the representative natural and cultural features of the Central Tundra Natural Region, an agreement was signed to establish Ukkusiksalik, Canada’s 41st national park. On August 23, 2003, representatives of the Government of Canada, Nunavut and the KIA signed an IIBA, resulting in the protection of over 20 000 square kilometres of pristine arctic wilderness, an area of prime cultural importance to the Inuit.

In accordance with section 7 of the Act, a proposed amendment to Schedule 1 to the Act must be tabled in both Houses of Parliament for 30 sitting days prior to its submission for final approval to the Governor in Council. The report to Parliament must include information on consultations undertaken and any agreements reached with respect to the national park establishment.

The proposed amendment to Schedule 1 to the Act was tabled in the House of Commons on March 19, 2014, and in the Senate on March 25, 2014. Pursuant to subsection 7(3) of the Act, the Order in Council may be brought into effect once 31 sitting days in each House have elapsed, and neither House objects. The 30 sitting-day period ended on May 26, 2014, in the House of Commons and on June 18, 2014, in the Senate. No objection from either House was put forward.

#### **Rationale**

A strategic environmental assessment was completed by the Government of Canada. It revealed that the establishment of Ukkusiksalik should have environmental benefits by protecting a wide range of geological features, natural and cultural resources and ecosystem processes characteristic of the Central Tundra Natural Region. The overall goal in the management of the national park will be to maintain biodiversity and ecosystem function, protect cultural resources, provide opportunities for visitor experience and develop public awareness programs and products, while respecting Inuit harvesting rights as provided for in the NLCA. Wildlife typical of this natural region includes polar and grizzly

manifesté leur appui à un retrait des terres. Lors de l’assemblée annuelle du conseil de l’AIK en juin 1996, celui-ci a adopté une résolution pour entamer les négociations. En août 1996, Parcs Canada et l’AIK ont signé un protocole d’entente confirmant la tenue de ces négociations.

#### *Négociation d’une entente sur la création d’un nouveau parc national*

En septembre 1996, le gouvernement fédéral a passé un décret, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, pour « soustraire » au développement la région d’intérêt pour Ukkusiksalik. Lors de la réunion de l’Union internationale pour la conservation tenue à Montréal en 1996, le premier ministre a annoncé que 21 773 km<sup>2</sup> de terres autour de la baie Wager avait été mis sous protection provisoire en vue de la création d’un parc national. Les négociations en bonne et due forme entre Parcs Canada et l’AIK ont commencé en mai 1997 et se sont poursuivies jusqu’à la conclusion de l’entente sur le libellé d’une ERAI en juin 2000. Par la suite, de nouveaux fonds ont été mis en réserve pour l’exploitation et la gestion du parc national proposé et la mise en application de l’ERAI. Toutes les exigences de l’ARTN ont été satisfaites en ce qui a trait à la création d’un parc national. Le plan d’aménagement de la région de Keewatin prévoyait la création d’Ukkusiksalik et une évaluation environnementale stratégique a été réalisée.

Près de 25 ans après que la baie Wager a été envisagée pour la première fois pour la protection des caractéristiques naturelles et culturelles de la région naturelle de la toundra centrale, une entente était signée pour la création d’Ukkusiksalik, le 41<sup>e</sup> parc national du Canada. Le 23 août 2003, des représentants du gouvernement du Canada, du Nunavut et de l’AIK ont signé une ERAI qui se traduira par la protection de plus de 20 000 km<sup>2</sup> de milieu sauvage arctique entièrement intact, une région d’une importance capitale pour les Inuits.

Conformément à l’article 7 de la Loi, une modification proposée à l’annexe 1 de la Loi doit être présentée devant les deux chambres du Parlement pour 30 jours d’audience avant de les soumettre à l’approbation finale du gouverneur en conseil. Le rapport au Parlement doit comprendre des renseignements sur les consultations menées et sur les accords intervenus relativement à l’établissement d’un parc national.

La modification proposée à l’annexe 1 de la Loi a été déposée devant la Chambre des communes le 19 mars 2014, puis au Sénat le 25 mars 2014. Conformément au paragraphe 7(3) de la Loi, le Décret peut entrer en vigueur dès que 31 jours de séances de chaque chambre se sont écoulés et qu’aucune des chambres ne s’y est opposée. La période de 30 jours a pris fin le 26 mai 2014 dans le cas de la Chambre des communes, et le 18 juin 2014 dans le cas du Sénat. Aucune objection de la part de ces chambres n’a été présentée.

#### **Justification**

Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée par le gouvernement du Canada. Elle révèle que la création d’Ukkusiksalik devrait avoir des bienfaits pour l’environnement par la protection d’un large éventail de caractéristiques géologiques, de ressources naturelles et culturelles et de processus écosystémiques propres à la région naturelle de la toundra centrale. L’objectif général dans la gestion du parc national sera de maintenir la biodiversité et les écosystèmes, de protéger les ressources culturelles, d’offrir des expériences aux visiteurs et de mettre en place des programmes et des produits de sensibilisation du public, tout en respectant les droits de récolte des Inuits prévus dans

bears, caribou, wolves, muskox, wolverines, Arctic hares and Arctic ground squirrels. Cliffs and eroded river valleys provide important habitat for peregrine falcons and gyrfalcons. The identification of important cultural resources provides evidence of thousands of years of human use of the area. Over 500 archaeological sites have been found that include inuksuit, caches, fox traps and tent rings associated with the Pre-Dorset, Dorset and Thule periods. A Hudson's Bay Company post, used until recently (by the Tatty family), is another important cultural resource that contributes to the understanding of the human use of the Wager Bay area during the historic period.

Mineral and energy resource assessments (MERA) were completed by the Government of Canada for the eastern part of the Wager Bay national park proposal area in 1991 and for the western part in 1993. In the eastern part of the boundary of the national park, geologists assigned a low to moderate potential for finding lead, zinc, copper and nickel. However, more promising indications were found in the western part. High potential was assigned for carving stone and gold in iron formations, and moderate to high potential was assigned for nickel, copper and platinum group elements. The potential for finding diamonds in kimberlites was determined to be moderate. The Wager Bay seabed was also examined, resulting in a low to moderate potential rating for oil. From 1991 to 1993, the hydroelectrical potential of the study area was also assessed at the request of the Government of the Northwest Territories. The resulting report concluded that there was potential for a hydroelectric dam on the lower Brown River. However, due to the lack of local demand for hydro-generated power, the issue was not pursued further.

Throughout the national park feasibility study process, Inuit were concerned that establishing a national park at Wager Bay would preclude the development of mineral resources in an area of high mineral potential in the western part of the national park. As a result, an area of 67 square kilometres was eventually excluded from the national park boundary. To ensure future economic opportunities, Canada agreed to consider a mineral access corridor, if required, following Ukkusiksalik's establishment.

The OIC has a minimal but positive economic impact. Ukkusiksalik has been operating with a park manager since 2005 and two other employees since 2007, and will soon have a total of five positions as provided for in the park's IIBA and existing resource allocation. An operations centre in Repulse Bay was opened in November 2008 from which the national park has been operating until present. In terms of business opportunities, the OIC formalizes the protection of Ukkusiksalik under the Act and regulates the activities of businesses and researchers that already operate or work within the boundaries. Parks Canada will be in a position to work more closely with the tourism industry once it assumes responsibility for the business licensing process and visitor safety program for Ukkusiksalik. No loss of business results from this OIC, but the expectation is that there will be an increase in tourism opportunities related to the national park.

Because the Government of Canada had already committed to the establishment of Ukkusiksalik and associated costs in the 2003 IIBA, this OIC does not result in any significant changes to monitoring, administration or enforcement activities and has no effect on revenue generation. Adding the description of the national

l'ARTN. La faune propre à cette région naturelle comprend l'ours blanc, le grizzly, le caribou, le loup, le bœuf musqué, le carcajou, le lièvre arctique et le spermophile arctique. Les falaises et les vallées fluviales érodées procurent un habitat précieux au faucon pèlerin et au faucon gerfaut. La présence d'importantes ressources culturelles témoigne d'une occupation humaine millénaire de la région. Plus de 500 sites archéologiques ont été découverts, notamment des inuksuit, des caches, des pièges à renard et des cercles de tentes liés aux cultures prédorsésiennes, dorsésiennes et thuléennes. Un poste de la Compagnie de la baie d'Hudson utilisé encore récemment (par la famille Tatty) est une autre ressource culturelle qui contribue à la compréhension de l'établissement humain dans la région de la baie Wager au cours de cette période de l'histoire.

Des évaluations des ressources minières et énergétiques (ERME) ont été réalisées par le gouvernement du Canada en 1991 dans la partie est du parc national et en 1993 dans la partie ouest. Dans la partie est, les géologues considèrent que les probabilités de trouver du plomb, du zinc, du cuivre et du nickel sont faibles à moyennes. Des indices plus prometteurs ont cependant été observés dans la partie ouest. Les probabilités sont élevées de trouver de la pierre à sculpter et de l'or dans les formations ferreuses, et de moyennes à élevées de trouver du nickel, du cuivre et des éléments du groupe platine. Les probabilités de trouver des diamants dans les kimberlites seraient moyennes. Le lit de la baie Wager a aussi été examiné, et les probabilités d'y trouver du pétrole sont de faibles à moyennes. De 1991 à 1993, on a aussi évalué le potentiel hydroélectrique de l'aire d'étude à la demande du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Les conclusions du rapport mentionnent la possibilité de construire un barrage hydroélectrique sur le cours inférieur de la rivière Brown. Mais le projet n'a pas vu le jour en raison de la faible demande en électricité à l'échelle locale.

Tout au long de l'étude de faisabilité du parc national, les Inuits se sont inquiétés du fait que la création d'un parc national à la baie Wager empêcherait l'exploitation des ressources minérales dans une région où le potentiel minier est élevé située dans la partie ouest du parc national. Par conséquent, une zone de 67 km<sup>2</sup> a été exclue des limites pour le parc national. Afin de favoriser davantage les possibilités de développement économique, le Canada convient d'envisager un corridor d'accès aux ressources minières, au besoin, après l'établissement d'Ukkusiksalik.

Le Décret a des effets minimes mais positifs sur le plan économique. Ukkusiksalik fonctionne avec un gestionnaire de parc depuis 2005 et deux autres employés depuis 2007; il comptera bientôt cinq postes, tel qu'il a été prévu par l'ERAI pour le parc et l'attribution des ressources actuelles. Un centre d'opérations a ouvert ses portes à Repulse Bay en novembre 2008 et c'est de là que le parc a été géré jusqu'à maintenant. En ce qui a trait aux occasions d'affaires, le Décret officialise la protection d'Ukkusiksalik en vertu de la Loi et régleme les activités des entreprises et des chercheurs déjà actifs dans les limites du parc national. Parcs Canada sera en mesure de travailler plus étroitement avec l'industrie touristique une fois que l'Agence assumera la responsabilité du processus de délivrance de permis d'exploitation et de gestion du programme de sécurité des visiteurs pour Ukkusiksalik. Ce décret n'entraîne aucune perte commerciale et on s'attend à une augmentation des possibilités sur le plan touristique en lien avec le parc national.

Puisque le gouvernement du Canada s'est déjà engagé dans la création d'Ukkusiksalik et le défraiement des coûts connexes prévus dans l'ERAI signée en 2003, le présent décret n'entraîne aucun changement important dans les activités de surveillance, d'administration ou d'application de la loi, et il n'a aucune incidence sur

park to Schedule 1 of the Act involves no additional costs or savings to the Government, industry, Inuit and the general Canadian public.

The establishment process that this OIC completes has had a minimal impact on regulatory coordination and cooperation. When the IIBA was signed, part of Ukkusiksalik's boundary on the north side of Wager Bay was entirely surrounded by an Inuit-owned parcel of land. After the IIBA was signed, the KIA requested an exchange of lands. Aboriginal Affairs and Northern Development Canada (AANDC) and the KIA worked together on the land exchange, resulting in a 327 square kilometres increase to the size of the national park agreed upon in the IIBA. In June 2012, an order in council gave authority to effect the exchange of lands between the Government of Canada and the KIA. AANDC and Parks Canada coordinated their efforts to include the additional 327 square kilometres of land in the final national park boundary description being added to Schedule 1 of the *Canada National Parks Act*.

This OIC does not raise any new legal issues nor does it represent a new area of activity (or set any precedent) for the federal government, as it is the third one of this nature to be submitted to the Governor in Council for approval. The first proposal was an *Order Amending Schedule 2 to the Canada National Marine Conservation Areas Act*, which was approved and registered as SOR/2010-153 on June 17, 2010. The Order formally protected Gwaii Haanas National Marine Conservation Area Reserve and Haida Heritage Site under the *Canada National Marine Conservation Areas Act*. The second was an *Order Amending Schedule 2 to the Canada National Parks Act*, which was approved and registered as SOR/2010-182 on August 3, 2010. That second Order formally protected Gulf Islands National Park Reserve of Canada under the Act.

The establishment of Ukkusiksalik under this OIC helps Canada meet its regional and international obligations, including its commitments to the Arctic Council's Conservation of Arctic Flora and Fauna Program and the Protected Areas Program of Work under the United Nations Convention on Biological Diversity. It also contributes to the implementation of the Government of Canada's Northern Strategy and approach to responsible Arctic resource development. National parks help exercise Canadian sovereignty in the Arctic, protect Canada's northern natural heritage, encourage sustainable economic and social development in northern communities and improve northern governance.

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

Ukkusiksalik has been administered as a national park since 2005. Parks Canada staff currently patrol and enforce territorial regulations that are in force until the existing regulations made under the Act apply. Once the OIC is approved, park wardens will enforce the Agency's regulatory regime, for which they are already trained and equipped. Current education, compliance and monitoring programs will be used to implement the Regulations. Other Parks Canada staff have been trained in prevention methods and techniques that focus on visitor awareness and understanding to achieve voluntary compliance with the regulatory regime.

la production de recettes. Le fait d'ajouter ce parc national à l'annexe 1 de la Loi ne se traduit par aucun coût ni aucune économie pour le gouvernement, l'industrie, les Inuits et la population canadienne en général.

Le processus d'établissement complété par ce décret a eu des répercussions minimales sur la collaboration et la coordination à l'égard de la réglementation. Lors de la signature de l'ERAI, les limites d'Ukkusiksalik encerclaient entièrement une parcelle de terre de propriété inuite sur le côté nord de la baie Wager. Après la signature de l'ERAI, l'AIK a demandé un échange de terres. Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (AADNC) et l'AIK ont travaillé de concert à cet échange de terres, ce qui s'est traduit par une augmentation de 327 km<sup>2</sup> de la superficie du parc national convenue aux termes de l'ERAI. En juin 2012, un décret a permis de rendre effectif l'échange de terres entre le gouvernement du Canada et l'AIK. AADNC et Parcs Canada ont coordonné leurs efforts afin que les 327 km<sup>2</sup> supplémentaires soient intégrés à la description officielle des limites définitives du parc national qui est ajoutée à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

Le présent décret ne soulève aucune nouvelle question juridique et ne représente aucune nouveauté (ni n'établit aucun précédent), car c'est le troisième de cet ordre que le gouvernement fédéral présente au gouverneur en conseil. Le premier avait été le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada*, qui a été approuvé le 17 juin 2010 et enregistré sous le numéro DORS/2010-153. Il visait à protéger officiellement la réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas en vertu de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada*. Le second était le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, approuvé le 3 août 2010 et enregistré sous le numéro DORS/2010-182. Il visait à protéger officiellement la réserve à vocation de parc national des Îles-Gulf du Canada en vertu de la Loi.

La création du parc national Ukkusiksalik par le biais de ce décret aide le Canada à s'acquitter de ses obligations sur la scène régionale et internationale, notamment son engagement au sein du Comité sur la conservation de la faune et de la flore du Conseil de l'Arctique et du Programme de travail sur les aires protégées aux termes de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies. Il contribue aussi à la mise en application de la Stratégie pour le Nord du gouvernement du Canada et à une approche d'exploitation responsable des ressources de l'Arctique. Les parcs nationaux sont une façon pour le Canada d'exercer sa souveraineté dans l'Arctique, de protéger le patrimoine naturel nordique du pays, d'encourager le développement économique et social durable des collectivités nordiques et d'améliorer la gouvernance dans le Nord.

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

Ukkusiksalik est administré comme un parc national depuis 2005. Le personnel de Parcs Canada effectue les rondes de surveillance et met en application les règlements territoriaux en vigueur jusqu'à ce que les règlements adoptés en vertu de la Loi soient applicables. Une fois que le Décret sera approuvé, les gardes de parc de Parcs Canada mettront le régime de réglementation de l'Agence en application, ce pour quoi ils ont déjà été formés et équipés. En ce qui a trait à la mise en application de la réglementation, on aura recours aux programmes actuels d'éducation, de conformité et de surveillance. D'autres employés de Parcs Canada ont été formés à des méthodes et à des techniques de prévention axées sur la sensibilisation et la compréhension du visiteur, afin



For visitor and user safety within the boundaries of the national park (transportation, travel and recreational safety, emergencies and disasters), formal protection under the Act makes Parks Canada responsible for search and rescue on land, but air and marine search and rescue will remain under the responsibility of the military and the Coast Guard. A collaborative working relationship with regard to enforcement will continue with the Royal Canadian Mounted Police, fishery officers from Fisheries and Oceans Canada and wildlife officers from the Government of Nunavut.

Any prohibited or unauthorized activity in Ukkusiksalik will constitute an offence under the Act and one or more regulations enacted under the Act. In the event of non-compliance with the provisions of the Regulations, a charge could be laid pursuant to subsection 24(2) of the Act, for which a fine of up to \$25,000 on summary conviction and up to \$100,000 on indictment could be imposed.

#### **Contact**

Julie Lacasse  
Senior Advisor  
Legislative Affairs  
Policy, Legislative and Cabinet Affairs  
Parks Canada Agency  
25 Eddy Street, 4th Floor (25-4-Q)  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Fax: 819-997-5140  
Email: julie.lacasse@pc.gc.ca

que celui-ci se conforme de plein gré au régime de réglementation de l'Agence.

En ce qui concerne la sécurité des visiteurs et des utilisateurs dans les limites du parc national (sécurité en matière de transports, de déplacements et de loisirs, ainsi qu'en cas d'urgence et de catastrophe), les dispositions de la Loi rendent Parcs Canada responsable des opérations terrestres de recherche et de sauvetage, tandis que les opérations aériennes et maritimes de recherche et de sauvetage incombent à l'armée et à la Garde côtière. Une relation de collaboration en matière d'application de la loi demeure en vigueur entre la Gendarmerie royale du Canada, les agents des pêches de Pêches et Océans Canada et les agents de la faune du gouvernement du Nunavut.

Les activités interdites ou non autorisées dans les limites d'Ukkusiksalik constitueront des infractions à la Loi et aux règlements qui seront élaborés et adoptés en vertu de la Loi. Le non-respect des dispositions de la réglementation pourrait donner lieu, en vertu du paragraphe 24(2) de la Loi, à une inculpation assortie d'une amende maximale de 25 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire et d'une amende maximale de 100 000 \$ sur déclaration de culpabilité par mise en accusation.

#### **Personne-ressource**

Julie Lacasse  
Conseillère principale  
Affaires législatives  
Politiques, affaires législatives et du Cabinet  
Agence Parcs Canada  
25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage (25-4-Q)  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Télécopieur : 819-997-5140  
Courriel : julie.lacasse@pc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-188 July 31, 2014

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT

### **Order Amending Schedule I to the Public Service Superannuation Act**

P.C. 2014-900 July 31, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to subsection 42(3)<sup>a</sup> of the *Public Service Superannuation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Public Service Superannuation Act*.

#### **ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT**

##### **AMENDMENT**

**1. Part I of Schedule I to the *Public Service Superannuation Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**  
Canadian Nuclear Laboratories Ltd.  
*Laboratoires Nucléaires Canadiens Ltée*

##### **COMING INTO FORCE**

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

##### **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

##### **Issues**

The Canadian Nuclear Laboratories Ltd. (CNLL) was recently created as a wholly-owned subsidiary of Atomic Energy of Canada Limited (AECL) to support the Government of Canada's restructuring of AECL. As part of the restructuring, the operations of AECL and the vast majority of its employees, who are participants in the public service pension plan, will be reorganized into CNLL, which will be a Crown corporation. In order for the employees who are transferred to CNLL to continue to participate in the public service pension plan for the period that CNLL remains a Crown corporation, CNLL must be added to Part I of Schedule I of the *Public Service Superannuation Act*.

##### **Background**

In June 2012, the Government of Canada made the decision to restructure AECL's Nuclear Laboratories with a view to increasing

Enregistrement  
DORS/2014-188 Le 31 juillet 2014

LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

### **Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur la pension de la fonction publique**

C.P. 2014-900 Le 31 juillet 2014

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 42(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur la pension de la fonction publique*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur la pension de la fonction publique*, ci-après.

#### **DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**

##### **MODIFICATION**

**1. La partie I de l'annexe I de la *Loi sur la pension de la fonction publique*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**  
Laboratoires Nucléaires Canadiens Ltée  
*Canadian Nuclear Laboratories Ltd.*

##### **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 partie du Décret.)*

##### **Enjeux**

Les Laboratoires Nucléaires Canadiens Ltée (LNCL), une filiale possédée en propriété exclusive par Énergie atomique du Canada Limitée (EACL), a récemment été créée pour soutenir le gouvernement du Canada dans la restructuration d'EACL. Dans le cadre de cette restructuration, les activités d'EACL et de la vaste majorité de ses employés, qui sont membres du régime de retraite de la fonction publique, seront réorganisées pour devenir LNCL, une société d'État. Pour que les employés visés par la restructuration puissent continuer de participer au régime de retraite de la fonction publique pendant la période durant laquelle l'entreprise sera considérée comme une société d'État, LNCL doit être ajoutée à la partie I de l'annexe I de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

##### **Contexte**

En juin 2012, le gouvernement du Canada a pris la décision de procéder à la restructuration des laboratoires nucléaires d'EACL

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 18, s. 34

<sup>b</sup> R.S., c. P-36

<sup>1</sup> R.S., c. P-36

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 18, art. 34

<sup>b</sup> L.R., ch. P-36

<sup>1</sup> L.R., ch. P-36

operational rigour and operate the Nuclear Laboratories more efficiently and effectively through private sector management.

In December 2012, the Government of Canada made the decision to put the Nuclear Laboratories' operations under a Government-owned, contractor-operated (GoCo) model, but stipulated that AECL remain a Crown corporation and be responsible for overseeing the GoCo operator.

In November 2013, the Government decided to implement a GoCo arrangement that will see AECL's operations and virtually all of its approximately 3 300 personnel transferred to a site operating company. AECL has since incorporated CNLL to be this site operating company. It is anticipated that CNLL will apply to the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) to obtain the licences required to operate the Nuclear Laboratories and that these licences will be transferred to it from AECL at the same time as the employee transfer.

Following a procurement process to select a private sector operator and the conclusion of contractual arrangements with the successful bidder, the shares of the site operating company will be transferred to the private sector operator for the duration of the contract.

The site operating company model allows the employees of AECL to be moved to the site operating company through an internal reorganization that avoids employee termination and subsequent rehiring, and at the same time leaves collective agreements and employment contracts in place. As the site operating company is an enduring entity, it remains the employer, even if the GoCo contract is tendered to a different private sector operator in the future.

A key objective of the AECL restructuring process is to coordinate the timing of the procurement of a private sector management, the incorporation of the site operating company, the transfer of nuclear licences and other regulatory obligations and the transfer of operational personnel to the site operating company.

### Objectives

This Order ensures continued participation in the public service pension plan for employees who are reorganized from AECL into CNLL, its wholly-owned subsidiary. This Order also ensures that new employees hired by Canadian Nuclear Laboratories Ltd. while it is a Crown corporation are eligible to participate in the public service pension plan.

### Description

The Canadian Nuclear Laboratories Ltd. has been added to Part I of Schedule I of the *Public Service Superannuation Act*. For the purposes of this Act, Canadian Nuclear Laboratories Ltd. forms part of the public service.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, because it does not impose an administrative burden on business.

en vue d'accroître la rigueur des activités qui y sont menées et d'assurer une exploitation plus efficace et efficiente en confiant la gestion au secteur privé.

En décembre 2012, le gouvernement du Canada a décidé que les laboratoires nucléaires fonctionneraient selon un modèle d'organisme gouvernemental exploité par un entrepreneur (OGEE), mais a stipulé que l'EACL demeurerait une société d'État et serait encore responsable de superviser l'entrepreneur choisi.

En novembre 2013, le gouvernement a décidé de conclure une entente d'OGEE pour faire en sorte que l'ensemble des activités et du personnel (environ 3 300 employés) d'EACL soient transférés à une entreprise responsable de l'exploitation du site. Depuis, EACL a incorporé LNCL et en a fait l'entreprise responsable de l'exploitation du site et l'une de ses sociétés affiliées. On prévoit que LNCL présentera une demande à la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) pour obtenir les permis requis pour exploiter les laboratoires nucléaires et que le transfert des employés et des permis d'EACL à LNCL se fera au même moment.

Après avoir mené un processus d'approvisionnement pour sélectionner un entrepreneur du secteur privé et avoir conclu une entente contractuelle avec le soumissionnaire retenu, les actions de l'entreprise responsable de l'exploitation du site seront transférées à l'entrepreneur du secteur privé pour la durée du contrat.

Le modèle d'entreprise responsable de l'exploitation du site permet aux employés d'EACL d'être transférés à un nouvel employeur par le biais d'une réorganisation interne. Cela permet d'éviter de devoir congédier et réembaucher les employés, et, par le fait même, de faire en sorte que les conventions collectives et les contrats de travail auxquels ils ont droit demeurent en vigueur. Étant donné que l'entreprise responsable de l'exploitation du site est une entité permanente, elle conservera le titre d'employeur, et ce, même si le contrat d'OGEE devait être confié à un autre entrepreneur du secteur privé à une date ultérieure.

L'un des principaux objectifs du processus de restructuration d'EACL est de coordonner la conclusion d'un marché avec un entrepreneur du secteur privé, la constitution en société de l'entreprise responsable de l'exploitation du site, le transfert des permis nucléaires et des autres obligations réglementaires, et le transfert des employés opérationnels à l'entreprise responsable de l'exploitation du site.

### Objectifs

En vertu du présent décret, les employés d'EACL qui seront transférés à LNCL, une filiale possédée en propriété exclusive par EACL, pourront continuer d'adhérer au régime de retraite de la fonction publique. En outre, les employés embauchés par la filiale LNCL, pendant que cette dernière sera considérée comme une société d'État, seront également admissibles au régime de retraite de la fonction publique.

### Description

La filiale Laboratoires Nucléaires Canadiens Ltée a été ajoutée à la partie I de l'annexe I de la *Loi sur la pension de la fonction publique*. Aux fins de cette loi, Laboratoires Nucléaires Canadiens Ltée fait partie de la fonction publique.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent décret, car celui-ci n'impose aucun fardeau administratif supplémentaire pour l'entreprise.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this Order, as there is no impact on small business.

### **Consultation**

Consultations have occurred throughout the restructuring process with affected stakeholders. These include consultations with industry, academia and communities, including through a Request for Expression of Interest process in February 2012; consultations with prospective bidders through the Request for Interest process of July 2013; and the initiation of dialogue with prospective private sector operators through the Request for Response Evaluation process that was launched on March 7, 2014.

Prospective bidders and the nuclear industry have been supportive of the process. AECL management has also engaged with AECL personnel as the restructuring process has evolved to inform them on how the process will affect them.

Where possible, the Government has an interest in minimizing the impact of restructuring activities on CNLL employees while it remains a Crown corporation. Employees have been informed that no layoffs are planned at this time and have been made aware that CNLL's transition to private sector management includes their eventual participation in a pension plan established by the successful private sector bidder. In the meantime, employees continued participation in the public sector pension plan is expected to be supported by them and their representatives.

### **Rationale**

The GoCo contract arrangements between AECL, CNLL, and the contractor will require that the contractor ensure that CNLL establish a new private sector pension plan for its employees. Since the contractor will be responsible for shaping the new pension plan (and for ensuring that employee and employer contributions are made), it would be inadvisable to create this plan prior to share transfer. At the same time, collective agreements and employment contracts of current AECL personnel require that a pension plan be in place. In order to avoid creating a new temporary plan and generating uncertainty about pension benefits, CNLL personnel will continue to participate in the public service pension plan for the period that CNLL remains a Crown corporation.

### **Contact**

Rosalba L'Orfano  
Senior Director  
Pension Policy and Programs  
Pensions and Benefits Sector  
Treasury Board of Canada Secretariat  
Ottawa, Ontario  
K1A 0R5  
Telephone: 613-952-3121

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ce décret, car il n'y aura aucune répercussion sur les petites entreprises.

### **Consultation**

Des consultations ont été menées avec les intervenants concernés tout au long du processus de restructuration, notamment avec les intervenants de l'industrie, du milieu universitaire et des collectivités (par exemple un processus de demande d'expressions d'intérêt a eu lieu en février 2012) et les soumissionnaires potentiels (un processus de demande d'expressions d'intérêt a eu lieu en juillet 2013). En outre, un processus de demande de réponse et d'évaluation a été lancé le 7 mars 2014 pour amorcer le dialogue avec les entrepreneurs potentiels du secteur privé.

Les soumissionnaires potentiels et le secteur du nucléaire ont appuyé le processus. La direction d'EACL a également entretenu un dialogue avec ses employés tout au long du processus de restructuration, afin de les tenir informés des répercussions que cela aurait sur eux.

Dans la mesure du possible, le gouvernement souhaite minimiser l'impact des activités de restructuration sur les employés de LNCL tant que cette dernière demeurera une société d'État. Les employés ont été informés qu'aucune mise à pied n'est prévue pour le moment et que la transition de LNCL du secteur public au secteur privé signifie qu'éventuellement, ils devront adhérer au régime de retraite du soumissionnaire retenu. Entre-temps, les employés continueront de participer au régime de retraite de la fonction publique et cette décision devrait bénéficier de l'appui du personnel et des représentants.

### **Justification**

En vertu des ententes contractuelles d'OGEE conclues entre EACL, LNCL et l'entrepreneur, ce dernier devra s'assurer que LNCL établisse un nouveau régime de retraite pour ses employés. Puisque l'entrepreneur sera celui qui façonnera le nouveau régime de retraite (et sera responsable de recueillir les cotisations des employés et de l'employeur), il est déconseillé de mettre sur pied le nouveau régime avant de procéder au transfert des actions avant. Toutefois, les conventions collectives et les contrats de travail des employés actuels d'EACL stipulent qu'un régime de retraite doit absolument être en place. Pour éviter de devoir créer un régime temporaire et de susciter de l'incertitude à propos des prestations de pension, les employés de LNCL continueront de participer au régime de retraite de la fonction publique tant que LNCL continuera d'être considérée comme une société d'État.

### **Personne-ressource**

Rosalba L'Orfano  
Directrice principale  
Politiques et programmes en matière de pensions  
Secteur des pensions et des avantages sociaux  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0R5  
Téléphone : 613-952-3121

Registration  
SOR/2014-189 August 1, 2014

CANADA TRANSPORTATION ACT

### **Order Specifying the Minimum Amount of Grain to Be Moved**

P.C. 2014-892 July 31, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 116.2(2)<sup>a</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Specifying the Minimum Amount of Grain to Be Moved*.

#### **ORDER SPECIFYING THE MINIMUM AMOUNT OF GRAIN TO BE MOVED**

##### **MINIMUM AMOUNT**

1. (1) The minimum amount of grain that the Canadian National Railway Company and the Canadian Pacific Railway Company must each move during the period that begins on August 3, 2014 and ends on November 29, 2014 is specified to be 536 250 t a week.

(2) For the purposes of subsection (1), a week begins on Sunday and ends on the following Saturday.

##### **COMING INTO FORCE**

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

##### **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

##### **Issues**

On May 29, 2014, Bill C-30, *An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures* (the *Fair Rail for Grain Farmers Act*) received Royal Assent. This legislation, which amended the *Canada Transportation Act* (CTA) and the *Canada Grain Act*, aimed to ensure that grain gets to market more quickly and effectively, while maintaining an efficient rail transportation system for all goods. The legislation contained a provision that imposes, for the remainder of the 2013–2014 crop year (i.e. until August 3, 2014), volume requirements for the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway Company (CP) to each move 500 000 metric tonnes of grain per week. An order in council is required to specify the minimum amount of grain that each company must move during any period within a crop year that begins on or after August 1, 2014.

Enregistrement  
DORS/2014-189 Le 1<sup>er</sup> août 2014

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

### **Décret précisant la quantité minimum de grain à transporter**

C.P. 2014-892 Le 31 juillet 2014

Sur recommandation de la ministre des Transports et du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu du paragraphe 116.2(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret précisant la quantité minimum de grain à transporter*, ci-après.

#### **DÉCRET PRÉCISANT LA QUANTITÉ MINIMUM DE GRAIN À TRANSPORTER**

##### **QUANTITÉ MINIMUM**

1. (1) La quantité minimum de grain que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique doivent chacune transporter, du 3 août 2014 au 29 novembre 2014, est de 536 250 t par semaine.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la semaine commence le dimanche et se termine le samedi suivant.

##### **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**

Le projet de loi C-30, *Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures* (la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains*) a reçu la sanction royale le 29 mai 2014. Cette loi, qui a modifié la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) et la *Loi sur les grains du Canada*, vise à garantir que le grain est acheminé vers les marchés avec plus de rapidité et d'efficacité tout en maintenant l'efficacité du réseau de transport ferroviaire pour l'ensemble de la marchandise transportée. La loi renferme une disposition visant à imposer pour le reste de la campagne agricole de 2013-2014 (c'est-à-dire jusqu'au 3 août 2014) que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) transportent respectivement 500 000 tonnes métriques par semaine. Un décret est nécessaire pour préciser la quantité minimum de grain que chaque compagnie doit transporter durant toute période d'une campagne agricole commençant le 1<sup>er</sup> août 2014 ou après cette date.

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 8, s. 6

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 8, art. 6

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

**Background**

Beginning in December 2013, extremely cold temperatures and winter conditions affected normal railway operations (i.e. reduced train lengths by up to 30%, and limited speed). In addition, Western Canada grain farmers produced a record of 75.8 million metric tonnes of grain in 2013. The Grain Handling and Transportation System is highly dependent on railways to get product to market, much of which is exported. As a consequence of the reduced railway operations, railway companies (i.e. CN and CP) were not able to fulfill shippers' car orders, resulting in a significant backlog of grain, and the expectation of a high carry-over into the next crop year. In turn, this translated into lost revenues for producers, and possible damage to Canada's reputation as a global source of high-quality agricultural products.

On March 7, 2014, the Government adopted an order in council under subsection 47(1) of the CTA, to take immediate effect, setting out minimum volumes of grain that CN and CP are each required to move. That order in council also required the railways to provide weekly reports to the Minister of Transport on weekly shipments.

On May 29, 2014, Bill C-30, *An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures* (the *Fair Rail for Grain Farmers Act*) received Royal Assent. This legislation, which amended the CTA and the *Canada Grain Act*, aimed to ensure that grain gets to market more quickly and effectively, while maintaining an efficient rail transportation system for all goods. The legislation contained a provision that imposes, for the remainder of the 2013–2014 crop year (i.e. until August 3, 2014), volume requirements for CN and CP to each move 500 000 metric tonnes of grain per week.

The railways have consistently met or exceeded this requirement on a weekly basis. While these measures have aided in moving record amounts of grain, the large expected carry-over of grain (estimated to be 17 million metric tonnes going into August 2014) and the higher than average grain crop yield that is estimated for the coming crop year (in excess of 60 million metric tonnes) will continue to place pressure on the national transportation system and the ability of Canadian grain to access markets in Canada and beyond.

**Objectives**

This Order is necessary to ensure that minimum grain volume requirements, which are currently in place under the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, and were previously under an order in council enacted in March 2014 pursuant to subsection 47(1) of the CTA, continue to apply. This Order requires that each railway move 536 250 metric tonnes of grain per week until the end of November 2014. The Government has stated it wishes to stabilize the sector while discussions with stakeholders continue on building a transportation system that has greater capacity, predictability and accountability for the industry. Subsection 116.2(4) of the CTA takes into account that the volume requirements are subject to

**Contexte**

À compter de décembre 2013, les températures extrêmement froides et les conditions hivernales ont nui aux opérations ferroviaires normales (c'est-à-dire longueur des trains réduite de 30 % dans certains cas et vitesses limitées). De plus, les producteurs céréaliers de l'Ouest canadien ont enregistré des récoltes record de 75,8 millions de tonnes métriques en 2013. Le Système de manutention et de transport du grain dépend grandement des compagnies de chemin de fer lorsqu'il s'agit d'acheminer le produit vers les marchés, dont une grande partie est exportée. En raison de la réduction des opérations ferroviaires, les compagnies de chemin de fer (c'est-à-dire le CN et le CP) n'ont pas pu remplir les commandes des expéditeurs et, ce faisant, d'importantes réserves de grains se sont accumulées et la livraison de grandes quantités de grain pourrait être reportée à la campagne agricole suivante. Cette situation s'est donc traduite, pour les producteurs, par des pertes de revenus et de possibles dommages à la réputation du Canada en tant que source mondiale d'approvisionnement en produits agricoles de qualité supérieure.

Le 7 mars 2014, le gouvernement a adopté un décret en vertu du paragraphe 47(1) de la LTC, lequel est entré en vigueur immédiatement. L'objectif du décret consistait à établir la quantité minimum de grain que le CN et le CP devaient transporter respectivement. Aux termes du décret, les compagnies de chemin de fer devaient aussi déclarer à la ministre des Transports les expéditions hebdomadaires chaque semaine.

Le projet de loi C-30, *Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures* (la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains*) a reçu la sanction royale le 29 mai 2014. Cette loi, qui a modifié la LTC et la *Loi sur les grains du Canada*, vise à garantir que le grain est acheminé vers les marchés avec plus de rapidité et d'efficacité tout en maintenant l'efficacité du réseau de transport ferroviaire pour l'ensemble de la marchandise transportée. Le projet de loi renferme une disposition visant à imposer, pour le reste de la campagne agricole de 2013-2014 (c'est-à-dire jusqu'au 3 août 2014), que le CN et le CP transportent respectivement 500 000 tonnes métriques par semaine.

Les compagnies de chemin de fer ont constamment atteint ou surpassé cette exigence toutes les semaines. Même si ces mesures ont aidé à transporter une quantité record de grain, le report prévu important de grain (estimé à 17 millions de tonnes métriques jusqu'en août 2014) et le rendement des cultures céréalières supérieur à la moyenne qui est prévu pour la prochaine campagne agricole (plus de 60 millions de tonnes métriques) continueront d'exercer une pression sur le réseau de transport national et la capacité de transporter le grain canadien vers les marchés au Canada et ailleurs.

**Objectifs**

Le présent décret est nécessaire pour veiller à la continuation des exigences relatives à la quantité minimum de grain qui sont actuellement en vigueur en vertu de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* et qui étaient précédemment imposées aux termes du décret en conseil adopté en mars 2014 en vertu du paragraphe 47(1) de la LTC. Selon le présent décret, chaque compagnie de chemin de fer doit transporter 536 250 tonnes métriques de grain par semaine jusqu'à la fin de novembre 2014. Le gouvernement a précisé qu'il désire assurer la stabilité du secteur tandis que se poursuivent les discussions avec les intervenants sur l'établissement d'un réseau de transport à

volume demand and corridor capacity. CN and CP are also encouraged to consider, among other things, the needs of producer car loaders and short-line railways in moving the minimum amount of grain specified in this Order.

### Description

This Order states that the minimum amount of grain that CN and CP must each move is specified to be 536 250 metric tonnes a week for the period beginning on August 3, 2014, and ending on November 29, 2014.

The Order also states that a week begins on Sunday and ends on the following Saturday.

### “One-for-One” Rule

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

### Small business lens

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

### Consultation

The Minister of Transport has been meeting with implicated stakeholders to discuss the problems that have impacted the effective and continued operation of the national transportation system and to discuss possible solutions. Railways have suggested that the proposed volume requirements should not exceed the volume requirements established under the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, and take into account a reduction for winter operating conditions. In addition, the Canadian Transportation Agency has also consulted with stakeholders and, as required by recent amendments to the *Canada Transportation Act*, has provided the Minister of Transport with advice on the minimum amount of grain that CN and CP should move during each month of the crop year.

In order to take into account variability in operating conditions throughout the year, and with a view to moving approximately 52 metric million tonnes for the 2014–2015 crop year, in the first months of the next crop year it is being recommended that the minimum amount of grain that must be moved by each of the railways would be as follows:

— August 3, 2014, to November 29, 2014: 536 250 metric tonnes a week.

This figure accounts for what is anticipated may be mandated for the remainder of the 2014–2015 crop year, should additional volume requirements be needed.

The following potential volume requirements would take into consideration weather and other factors, and could be in the range of (in metric tonnes, per railway):

- December: approximately 430 000 per week;
- January to February: approximately 400 000 per week;
- March: approximately 455 000 per week; and
- April to the end of the crop year: approximately 536 250 per week.

capacité accrue qui est plus prévisible et assure une plus grande responsabilisation pour l'industrie. Le paragraphe 116.2(4) de la LTC tient compte du fait que les exigences liées à la quantité sont assujetties à la demande en volume et à la capacité des corridors. Le CN et le CP sont également encouragés à considérer, entre autres, les besoins des chargeurs de wagons de producteurs et chemins de fer de courtes distances en transportant le montant minimum de grain spécifié dans le présent décret.

### Description

Le présent décret précise que la quantité minimum de grain que le CN et le CP doivent chacune transporter est de 536 250 tonnes métriques par semaine pour la période commençant le 3 août 2014 et se terminant le 29 novembre 2014.

Le présent décret précise également que toute semaine commence le dimanche et se termine le samedi suivant.

### Règle du « un pour un »

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

### Lentille des petites entreprises

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

### Consultation

La ministre des Transports s'est réunie avec les intervenants concernés pour discuter des problèmes, et de solutions potentielles, qui nuisent au fonctionnement continu et efficace du réseau national des transports. Les compagnies de chemin de fer ont suggéré que les exigences proposées relatives à la quantité de grain ne doivent pas dépasser les quantités précisées dans la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* et prennent en considération la baisse des opérations durant l'hiver. En outre, l'Office des transports du Canada a également consulté les intervenants et, conformément aux modifications récemment apportées à la LTC, a fourni des conseils à la ministre des Transports en ce qui concerne la quantité minimum de grain que le CN et le CP doivent transporter durant chaque mois de la campagne agricole.

Afin de tenir compte de la variabilité des conditions d'exploitation tout au long de l'année, et afin de transporter environ 52 millions de tonnes métriques pour la campagne agricole 2014-2015, il est recommandé que le montant minimum de grain qui doit être transporté par chaque compagnie de chemin de fer dans les premiers mois de la prochaine campagne agricole serait comme suit :

— 3 août 2014 jusqu'au 29 novembre 2014 : 536 250 tonnes métriques par semaine.

Ce chiffre tient compte de ce que l'on croit pourrait être exigé pour le reste de la campagne agricole 2014-2015, si des exigences de volume supplémentaires sont nécessaires.

Les exigences de volume potentiel suivantes tiendront compte de la météo et d'autres facteurs, et pourraient être de l'ordre de (en tonnes métriques, par compagnie de chemin de fer) :

- décembre : environ 430 000 par semaine;
- janvier jusqu'à février : environ 400 000 par semaine;
- mars : environ 455 000 par semaine;
- avril jusqu'à la fin de l'année agricole : environ 536 250 par semaine.

Actual minimum movement volumes would need to be set by a new order in council and would be based on additional monitoring of the situation over the next four months.

### Rationale

The total grain supply for the upcoming crop year could be as high as 80 million metric tonnes, which includes the estimated 2014–2015 crop production of approximately 60 million metric tonnes and carry-over from the current crop year of approximately 17 million metric tonnes. Therefore, proceeding with this Order would ensure grain is shipped to markets in a reliable and efficient manner and avoid negative impacts that were experienced by many users of the national transportation system throughout much of this last crop year, including

- lack of storage for new crops;
- reduced cash flows and potential lost revenue for farmers;
- contract penalties, lost sales, and lost premiums incurred by grain companies;
- increased storage costs for farmers and grain companies;
- reduced amounts of grain available for loading at port;
- increased vessel line-ups at West Coast ports; and
- substantially reduced supply for domestic use, including negative impacts on domestic producers of grain dependent products, due to reduced inventories of wheat.

Not proceeding with this Order would be detrimental to many users of the national transportation system, and harm Canada's global reputation for reliable transportation, recognizing that

- farmers may not be able to fully exploit higher prices in the months following harvest (when prices are at their highest);
- grain exports are shipped to diverse global markets, including 11.8 million metric tonnes to markets in Asia, 3.1 million metric tonnes to the Middle East and 1.56 million metric tonnes to Europe;
- exports of wheat, canola and other crops were valued at \$16.15 billion in 2012;
- grain exports to the United States are approximately \$1.5 billion per year;
- the canola industry contributes \$19 billion annually to the Canadian economy; and
- ocean vessel operators may choose other ports in the United States or Mexico that are more fluid when a large number of vessels are lined-up at Canadian ports.

### Implementation, enforcement and service standards

The Order comes into force on the day it is registered.

Section 177(3) provides that a contravention of subsection 116.2(1) or (4) may be proceeded with as a violation in accordance with sections 179 and 180. The maximum amount payable for each violation is \$100,000.

Les exigences minimales de volumes actuels seraient fixées par un nouveau décret et seraient basées sur la surveillance supplémentaire de la situation au cours des quatre prochains mois.

### Justification

L'approvisionnement total en grain pour la prochaine campagne agricole pourrait s'élever jusqu'à 80 millions de tonnes métriques, qui comprend la production agricole de 2014-2015 estimée à environ 60 millions de tonnes métriques et le report de la campagne agricole actuelle d'environ 17 millions de tonnes métriques. Le Décret permettrait ainsi de veiller à ce que le grain soit transporté vers les marchés avec rapidité et efficacité et d'éviter les répercussions négatives que bon nombre d'utilisateurs du réseau de transport national ont subies au cours de la dernière campagne agricole. Ces répercussions incluent notamment :

- un manque d'entreposage pour les nouvelles cultures;
- une réduction de l'encaisse et une perte de revenus pour les producteurs;
- les compagnies céréalieres subissent des pénalités en vertu de leurs contrats et elles perdent des ventes et des primes;
- une hausse des frais d'entreposage pour les producteurs et les compagnies céréalieres;
- une réduction de la quantité de grain à charger dans les ports;
- l'allongement de la file des navires dans les ports de la côte Ouest;
- un approvisionnement réduit considérablement pour l'usage domestique, y compris des répercussions négatives sur les producteurs canadiens de produits céréaliers en raison de la réduction des stocks en blé.

Si le présent décret n'est pas émis, de nombreux utilisateurs du réseau national des transports subiront des conséquences négatives, et la réputation mondiale que le Canada s'était taillée pour son réseau de transport fiable en souffrira, étant donné que :

- les producteurs ne pourront peut-être pas tirer entièrement profit des prix plus élevés dans les mois qui suivent la récolte (lorsque les prix sont à leur plus haut niveau);
- les exportations de grain du Canada sont destinées à divers marchés du monde. Ainsi, 11,8 millions de tonnes métriques ont été acheminées en Asie; 3,1 millions de tonnes métriques au Moyen-Orient, et 1,56 million de tonnes métriques en Europe;
- la valeur des exportations de blé, de canola et d'autres récoltes a atteint 16,15 milliards de dollars en 2012;
- la valeur des exportations de grain aux États-Unis s'établit à environ 1,5 milliard de dollars par année;
- l'industrie du canola apporte 19 milliards de dollars chaque année à l'économie canadienne;
- les exploitants de navires transocéaniques risquent de choisir d'autres ports aux États-Unis ou au Mexique où les activités sont plus fluides pendant qu'un grand nombre de navires attendent en file devant les ports canadiens.

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

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

Le paragraphe 177(3) stipule qu'une contravention aux paragraphes 116.2(1) ou (4) constitue une violation au titre des articles 179 et 180. Le montant maximal de la sanction applicable à chaque contravention est de 100 000 \$.



**Contact**

Lenore Duff  
Director General  
Surface Transportation Policy  
Place de Ville, Tower C, 27th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-2689  
Fax: 613-998-2686  
Email: lenore.duff@tc.gc.ca

**Personne-ressource**

Lenore Duff  
Directrice générale  
Politiques de transport terrestre  
Place de Ville, tour C, 27<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-2689  
Télécopieur : 613-998-2686  
Courriel : lenore.duff@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-190 August 1, 2014

CANADA TRANSPORTATION ACT

## Regulations Amending the Transportation Information Regulations

P.C. 2014-893 July 31, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 50(1)<sup>a</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation Information Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION INFORMATION REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. (1) The definition “movement event” in section 8 of the *Transportation Information Regulations*<sup>1</sup> the Regulations is replaced by the following:**

“movement event” means

- (a) the placement of a railway car at a location by a class I rail carrier for the loading or unloading of grain;
- (b) the release of a railway car by a shipper, consignee or terminal for transportation by a class I rail carrier;
- (c) the transportation of a railway car by a class I rail carrier; or
- (d) the constructive or actual placement of a railway car at a location by a class I rail carrier. (*événement de mouvement*)

**(2) Section 8 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“Western Division” has the same meaning as in section 147 of the Act. (*région de l’Ouest*)

**2. (1) The portion of subsection 10.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**10.1 (1)** A class I rail carrier that transports grain must provide to the Minister information in respect of the transportation of grain that includes, for each movement event,

**(2) Paragraph 10.1(1)(d) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (iii), by adding “or” at the end of subparagraph (iv) and by adding the following after subparagraph (iv):**

- (v) constructively or actually placed;

Enregistrement  
DORS/2014-190 Le 1<sup>er</sup> août 2014

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

## Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport

C.P. 2014-893 Le 31 juillet 2014

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 50(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT

#### MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « événement de mouvement », à l’article 8 du Règlement sur les renseignements relatifs au transport<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« événement de mouvement » S’entend :

- a) du placement d’un wagon par un transporteur ferroviaire de catégorie I à un emplacement aux fins de chargement ou de déchargement du grain;
- b) de la remise en service d’un wagon par un expéditeur, un destinataire ou un terminal aux fins de transport par un transporteur ferroviaire de catégorie I;
- c) du transport d’un wagon par un transporteur ferroviaire de catégorie I;
- d) de la mise en attente ou de la mise à disposition d’un wagon à un emplacement par un transporteur ferroviaire de catégorie I. (*movement event*)

**(2) L’article 8 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« région de l’Ouest » S’entend au sens de l’article 147 de la Loi. (*Western Division*)

**2. (1) Le passage du paragraphe 10.1(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**10.1 (1)** Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte du grain doit fournir au ministre des renseignements sur le transport du grain qui comprennent, pour chaque événement de mouvement :

**(2) L’alinéa 10.1(1)d) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iv), de ce qui suit :**

- (v) met le wagon en attente ou à disposition;

<sup>a</sup> S.C. 2013, c. 31, s. 3

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>1</sup> SOR/96-334; SOR/97-92; SOR/99-328; SOR/2013-196

<sup>a</sup> L.C. 2013, ch. 31, art. 3

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

<sup>1</sup> DORS/96-334; DORS/97-92; DORS/99-328; DORS/2013-196

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 10.1:**

**10.2** (1) A class I rail carrier must provide to the Minister weekly information in respect of order fulfilment for grain shipments, including

- (a) the number of railway cars ordered by the shipper;
- (b) the number of railway cars committed by the rail carrier;
- (c) the number of railway cars placed by the rail carrier; and
- (d) the number of railway cars that were ordered and cancelled by the shipper.

(2) A class I rail carrier must provide to the Minister weekly information in respect of its covered hopper cars, including

- (a) the number of empty railway cars;
- (b) the number of loaded railway cars;
- (c) the number of railway cars in storage; and
- (d) the number of bad order railway cars.

(3) A class I rail carrier must provide to the Minister weekly information in respect of grain traffic, including

- (a) the corridor used for
  - (i) grain traffic solely within the Western Division,
  - (ii) grain traffic from the Western Division to other parts of Canada,
  - (iii) grain traffic from the Western Division to the United States and Mexico, or
  - (iv) grain traffic from the United States to the Western Division;
- (b) information as to whether the grain was transported by hopper car or container;
- (c) the number of loaded cars transported in each corridor; and
- (d) the gross tonnage of grain transported in each corridor.

**4. Section 12.1 of the Regulations is replaced by the following:**

**12.1** A class I rail carrier must provide the information referred to in subsections 10.1(2) and (3) by no later than October 15 following the end of the crop year.

**5. Subsection 12.2(4) of the Regulations is repealed.**

**6. The Regulations are amended by adding the following after section 12.3:**

**12.4.** (1) A rail carrier referred to in column I of Schedule II.1 must provide to the Minister the details relating to the information required by subsection 10.1(1) and sections 10.2 and 12.2 that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

(2) If the form and manner of providing the details are set out in column V of Schedule II.1, a rail carrier referred to in column I must provide the details to the Minister in the form and manner set out.

**12.5** (1) Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Railway Company must each provide to the Minister the following information within one week after the end of a period referred to in an order made under subsection 116.2(2) of the Act:

- (a) the volume demand for movement of grain during the period; and

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 10.1, de ce qui suit :**

**10.2** (1) Le transporteur ferroviaire de catégorie I doit fournir au ministre des renseignements hebdomadaires sur le traitement des commandes d'acheminement du grain, notamment :

- a) le nombre de wagons commandés par l'expéditeur;
- b) le nombre de wagons promis par le transporteur ferroviaire;
- c) le nombre de wagons placés par le transporteur ferroviaire;
- d) le nombre de wagons commandés et annulés par l'expéditeur.

(2) Le transporteur ferroviaire de catégorie I doit fournir au ministre des renseignements hebdomadaires sur ses wagons-trémies couverts, notamment :

- a) le nombre de wagons vides;
- b) le nombre de wagons chargés;
- c) le nombre de wagons entreposés;
- d) le nombre de wagons avariés.

(3) Le transporteur ferroviaire de catégorie I doit fournir au ministre des renseignements hebdomadaires sur le trafic de grain, notamment :

- a) le corridor utilisé pour le trafic de grain, selon le cas :
  - (i) dans la région de l'Ouest exclusivement,
  - (ii) de la région de l'Ouest aux autres parties du Canada,
  - (iii) de la région de l'Ouest aux États-Unis ou au Mexique,
  - (iv) des États-Unis à la région de l'Ouest;
- b) des renseignements indiquant si le grain a été transporté dans un wagon-trémie ou un conteneur;
- c) le nombre de wagons chargés transportés dans chaque corridor;
- d) le nombre de tonnes brutes de grain transportées dans chaque corridor.

**4. L'article 12.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**12.1** Le transporteur ferroviaire de catégorie I doit fournir les renseignements visés aux paragraphes 10.1(2) et (3) au plus tard le 15 octobre suivant la fin de la campagne agricole.

**5. Le paragraphe 12.2(4) du même règlement est abrogé.**

**6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 12.3, de ce qui suit :**

**12.4** (1) Le transporteur ferroviaire de catégorie I visé à la colonne I de l'annexe II.1 doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés au paragraphe 10.1(1) et aux articles 10.2 et 12.2 et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

(2) Si la forme et la manière de fournir les détails sont prévues à la colonne V de l'annexe II.1, le transporteur ferroviaire visé à la colonne I doit les fournir au ministre au moyen de celles-ci.

**12.5** (1) La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique doivent chacune fournir au ministre les renseignements ci-après dans la semaine qui suit la fin de la période visée par un décret pris en vertu du paragraphe 116.2(2) de la Loi :

- a) la demande en volume pour le transport de grain durant cette période;

(b) the amount of grain moved in each corridor during the period.

(2) In this section, “grain” and “move” have the same meanings as in section 116.1 of the Act.

**7. The portion of item 1 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
1.	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**8. The portion of items 3 to 5 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
3.	<i>On-Board Coupon Origin and Destination Survey</i> or <i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
4.	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
5.	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**9. The portion of item 18 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
18.	<i>Aircraft Fleet and Fuel Consumption Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**10. The portion of items 20 to 23 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
20.	<i>Statement of Air Cargo Fluidity Indicators</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
21.	<i>General Aviation Operational Survey (Detailed)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
22.	<i>General Aviation Operational Survey (Summary)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
23.	<i>General Aviation Financial Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**11. Schedule II.1 to the Regulations is replaced by the Schedule II.1 set out in the schedule to these Regulations.**

b) la quantité de grain transporté dans chaque corridor durant cette période.

(2) Dans le présent article, « grain » et « transporter » s’entendent au sens de l’article 116.1 de la Loi.

**7. Le passage de l’article 1 de l’annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**8. Le passage des articles 3 à 5 de l’annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
3.	<i>Enquête sur l’origine et la destination d’après le coupon</i> ou <i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
4.	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
5.	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**9. Le passage de l’article 18 de l’annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
18.	<i>Rapport sur le parc aérien et la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**10. Le passage des articles 20 à 23 de l’annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
20.	<i>Énoncé des indicateurs de fluidité du fret aérien</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
21.	<i>Statistiques opérationnelles de l’aviation générale (détaillée)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
22.	<i>Statistiques opérationnelles de l’aviation générale (sommaire)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
23.	<i>État des dépenses de l’aviation générale</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**11. L’annexe II.1 du même règlement est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe II.1 du présent règlement.**

**12. The portion of item 6 of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
6.	<i>Annual marine fleet inventory and fuel consumption survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**13. The portion of item 1 of Schedule IV.1 to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
1.	<i>Annual Truck Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**14. The portion of items 1 to 4 of Schedule V.1 to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Form
1.	<i>Scheduled Intercity Bus Passenger Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
2.	<i>Passenger Motor Carrier Schedules Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
3.	<i>Annual Bus Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
4.	<i>Scheduled Intercity Bus Freight and Parcel Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**15. The portion of items 1 and 2 of Part I.2 of Schedule VI to the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Form
1.	<i>Balance Sheet, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
2.	<i>Income Statement, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**16. The portion of items 1 and 2 of Part III of Schedule VI to the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Form
1.	<i>Flight Plan Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014
2.	<i>Flight Tracking Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

**12. Le passage de l'article 6 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
6.	<i>Enquête annuelle sur la flotte maritime et sa consommation en carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**13. Le passage de l'article 1 de l'annexe IV.1 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc de camions et de la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**14. Le passage des articles 1 à 4 de l'annexe V.1 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers d'autobus interurbains dispensant un service régulier</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
2.	<i>Enquête sur les horaires des transporteurs de voyageurs</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
3.	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc d'autocars et de la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
4.	<i>Enquête sur l'origine et la destination du fret et des colis des autobus interurbains dispensant un service régulier</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**15. Le passage des articles 1 et 2 de la partie I.2 de l'annexe VI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Bilan — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
2.	<i>État des revenus — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**16. Le passage des articles 1 et 2 de la partie III de l'annexe VI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Rapport de plan de vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014
2.	<i>Rapport de suivi du vol</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**17. The portion of item 1 of Schedule XI to the Regulations in column I is replaced by the following:**

**17. Le passage de l'article 1 de l'annexe XI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

Column I	
Item	Form
1.	<i>Port Infrastructure Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014

Colonne I	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur l'infrastructure portuaire</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> août 2014

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

**SCHEDULE  
(Section 11)**

**SCHEDULE II.1  
(Section 12.4)**

**RAIL CARRIER DOCUMENTS**

Item	Column I Rail Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day	Column V Form and Manner
1.	class I rail carriers	<i>Railway Grain Traffic Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 7 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
2.	class I rail carriers	<i>Railway Car Order Fulfilment Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 7 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
3.	class I rail carriers	<i>Railway Car Fleet Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 7 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
4.	class I rail carriers	<i>Railway Car Event Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 7 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
5.	class I rail carriers, class II rail carriers and class III rail carriers	<i>Locomotive Fleet Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
6.	class I rail carriers and class II rail carriers that transport passengers and that realized revenues of at least \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under subsection 12.2(2) of these Regulations	<i>Passenger Rail Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	
7.	class I rail carriers and class II rail carriers that transport passengers and that realized revenues of less than \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under subsection 12.2(3) of these Regulations	<i>Passenger Rail Line Traffic Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on August 1, 2014	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	

**ANNEXE  
(article II)****ANNEXE II.1  
(article 12.4)****DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
<b>Article</b>	<b>Transporteurs ferroviaires</b>	<b>Formulaire de renseignements</b>	<b>Période de référence</b>	<b>Délai</b>	<b>Forme et manière</b>
1.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I	<i>Enquête sur le trafic ferroviaire de grain, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	7 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
2.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I	<i>Enquête sur le traitement des commandes de wagons, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	7 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
3.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I	<i>Enquête sur la flotte de wagons, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	7 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
4.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I	<i>Enquête sur les événements des wagons, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	7 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
5.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I, transporteurs ferroviaires de catégorie II et transporteurs ferroviaires de catégorie III	<i>Enquête sur la flotte de locomotives, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
6.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I et transporteurs ferroviaires de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l'année civile qui précède l'année au cours de laquelle les renseignements sont fournis en application du paragraphe 12.2(2) du présent règlement, des recettes d'au moins 100 000 000 \$ pour le transport de passagers	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	
7.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I et transporteurs ferroviaires de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l'année civile qui précède l'année au cours de laquelle les renseignements sont fournis en application du paragraphe 12.2(3) du présent règlement, des recettes de moins de 100 000 000 \$ pour le transport de passagers	<i>Rapport sur le trafic des passagers des lignes ferroviaires, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> août 2014</i>	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

Under the *Transportation Information Regulations* (TIR), Transport Canada (the Department) collected from class I rail

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

En vertu du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* (RRT), Transports Canada (le Ministère) recueillait auprès des

carriers<sup>1</sup> involved in freight transportation information on the volumes and commodities actually transported as opposed to the actual demand for transport services. The information collected was provided bi-annually for data aggregated on a monthly basis, by commodity and origin and destination of the shipment. Enhancement to the level of aggregation and frequency is required for the conduct of timely and thorough analysis, and to adequately monitor the overall performance of the grain supply chain and the national transportation system.

## Background

The TIR, last amended in November 2013 under section 50 of the *Canada Transportation Act*, specify the obligations of transportation undertakings to provide the Minister of Transport, directly or indirectly, financial, operational and traffic information on their passenger and freight transportation services and infrastructures in the air, marine, rail and road sectors.

While the TIR were very extensive prior to these amendments, the capacity shortages in the grain handling and transportation system that occurred in the fall of 2013 and winter of 2014 required the Minister to issue an order in council to obtain additional rail traffic data, not included in the TIR. This incident demonstrated the limitations of the TIR in adequately meeting the immediate data needs of the Government in time of crisis, particularly in regard to rail data on grain transportation, and in helping the Government foresee misalignments between rail traffic demand and rail capacity.

## Objectives

The objective of the regulatory amendment is to enable the Government to collect more complete and timely information from class I rail carriers involved in freight transportation to enhance ongoing monitoring of the overall performance of the grain supply chain and the national transportation system, and to respond to stakeholders' needs in regard to information on the grain handling and transportation system, while being sensitive to the reporting burden that is being placed on the affected stakeholders.

The TIR were amended to address the need for additional, more disaggregated and timelier data on rail movements as identified by stakeholders in the grain handling and transportation system and the renewed Grain Monitor Program. The data collected will help the Government assess the state of the rail transportation system in Canada with respect to the movements of grain and to better understand the impact of regulations and rapidly changing trade patterns.

## Description

The amendments to the TIR primarily pertain to the collection of additional and more disaggregated information from the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway (CPR) Company on grain movements, which are the only

transporteurs ferroviaires de catégorie I<sup>1</sup> participant au transport des marchandises des renseignements sur les volumes et les marchandises réellement transportés plutôt que sur la demande réelle de services de transport. Ces renseignements étaient fournis deux fois par année quant aux données agrégées sur une base mensuelle, par marchandise et origine et destination de l'expédition. Une amélioration du niveau d'agrégation et de la fréquence est requise afin d'effectuer une analyse opportune et approfondie, et de surveiller adéquatement le rendement général de la chaîne d'approvisionnement du grain et du réseau de transport national.

## Contexte

Le RRT, qui a été modifié la dernière fois en novembre 2013 en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada*, précise les obligations des entreprises de transport de fournir au ministre des Transports, directement ou indirectement, des renseignements relatifs à la situation financière, l'exploitation et au trafic pour leurs services et leurs infrastructures de transport de passagers et de marchandises dans les secteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier.

Bien qu'avant ces modifications le Règlement ait été très vaste, les manques de capacité du système de manutention et de transport du grain qui sont survenus à l'automne 2013 et l'hiver 2014 ont obligé le ministre à émettre un décret afin d'obtenir des données supplémentaires sur le trafic ferroviaire qui n'étaient pas incluses dans le RRT. Cet incident a mis en évidence les limites du RRT à répondre adéquatement aux besoins urgents du gouvernement en matière de données en temps de crise, surtout en ce qui a trait aux données ferroviaires sur le transport du grain, et à aider le gouvernement à prévoir les écarts entre la demande de trafic ferroviaire et la capacité ferroviaire.

## Objectifs

Les modifications réglementaires visent à permettre au gouvernement de recueillir des renseignements exhaustifs et opportuns auprès des transporteurs ferroviaires de catégorie I participant au transport de marchandises afin d'améliorer la surveillance continue du rendement général de la chaîne d'approvisionnement du grain et du réseau de transport national, et de répondre aux besoins des intervenants quant aux renseignements sur le système de manutention et de transport du grain, tout en étant conscient des exigences imposées aux intervenants concernés en matière de rapports.

Le RRT a été modifié pour répondre au besoin de données supplémentaires plus désagrégées et opportunes sur les mouvements ferroviaires tel qu'il a été défini par les intervenants dans le système de manutention et de transport du grain et le Programme renouvelé de surveillance du grain. Les données recueillies aideront le gouvernement à évaluer l'état du réseau de transport ferroviaire au Canada en ce qui concerne les mouvements de grain et à mieux comprendre l'impact de la réglementation ainsi que l'évolution rapide de la structure des échanges commerciaux.

## Description

Les modifications du RRT portent principalement sur la collecte de données supplémentaires et plus désagrégées sur les mouvements de grain auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de la Compagnie de chemin de

<sup>1</sup> Rail carriers are classified as class I, II or III on the basis of their operating revenues. Class I rail carriers are railway companies that realized gross revenues of at least \$250,000,000 for the provision of rail services in each of the last two calendar years.

<sup>1</sup> Les transporteurs ferroviaires sont classés catégorie I, II ou III en fonction de leurs revenus d'exploitation. Les transporteurs ferroviaires de catégorie I sont des compagnies de chemin de fer qui ont réalisé des revenus bruts d'au moins 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires au cours de chacune des deux dernières années civiles.



two class I rail carriers affected by these amendments. Some sections of the TIR were also amended to make their content, meaning and scope more precise. The data to be collected include information on the railway car cycle (constructed from the dates and times of different movement events reported by class I rail carriers), rail traffic, the status of the railway car fleet and the railway car order fulfilment. The data collection will also be done on a more frequent basis. Prior to these amendments, the affected rail carriers had to provide traffic data on a quarterly basis and grain railway car cycle data annually. The frequency of the data collection has been increased to a monthly reporting requirement for weekly data<sup>2</sup> relating to the handling and transportation of grain.

### I. Railway car cycle

The frequency of the data collection on railway car cycle, which was yearly prior to the amendments is now changed to a monthly reporting requirement of weekly data, regardless of the geographical location of any portion of the movement between the origin and destination. In addition to what is currently being collected under the TIR, class I rail carriers now have to provide an indication as to whether the railway car was constructively or actually placed.

### II. Rail traffic data

The scope of the rail traffic data collection, which currently covers all commodities and rail movements that generate revenues, was not amended. However, the frequency of the data collection for grain movements increased from a quarterly basis to a monthly reporting requirement of weekly data.

Class I rail carriers also have to identify the corridors used to transport the grain within the Western division; from the Western division to other parts of Canada, to the United States or to Mexico; and from the United States to the Western division. They also have to identify whether the grain was transported by hopper car or containers, as well as the number of loaded carloads and the gross tonnage of grain being transported.

### III. Railway car fleet and order fulfilment

Prior to these regulatory amendments, rail carriers did not have to provide information on the status of their railway car fleet or their railway car order fulfilment. The Regulations now include a requirement for class I rail carriers to provide weekly information for all railway cars used for grain transportation (e.g. covered railway hopper cars) on a monthly basis.

This information will allow the Department to get a better understanding of how railway cars are deployed and provide potential indicators of railway car shortages, as well as determining whether railway car orders are met and if the demand for grain transportation services by rail is satisfied.

<sup>2</sup> Weekly data — Aggregation of the data or information pertaining to one week of operations (number of business days over a seven-day period).

fer Canadien Pacifique Limitée (CFCP), qui sont les deux seuls transporteurs ferroviaires de catégorie I touchés par ces modifications. Certains articles du RRT ont également été modifiés afin de rendre leur contenu, leur définition et leur portée plus clairs. Les données qui seront recueillies concernent les renseignements sur la durée de rotation des wagons (développée à partir des heures et des dates des différents événements de mouvements fournies par les transporteurs ferroviaires de catégorie I), le trafic ferroviaire, l'état du parc de wagons et l'exécution des commandes de wagons. Par ailleurs, les données seront recueillies plus fréquemment. Avant ces modifications, les transporteurs ferroviaires concernés devaient fournir des données sur le trafic chaque trimestre et des données sur la durée de rotation des wagons sur une base annuelle. La fréquence de la collecte de données a été augmentée : les exigences en matière de rapports sont passées d'une base trimestrielle à une base mensuelle pour des données hebdomadaires<sup>2</sup> sur la manutention et le transport du grain.

### I. Durée de rotation des wagons

La fréquence de la collecte des données sur la durée de rotation des wagons, qui était sur une base annuelle avant les modifications est passée à une base mensuelle pour des données hebdomadaires, peu importe le lieu géographique des parties du mouvement entre l'origine et la destination. En plus des données qui sont actuellement recueillies en vertu du RRT, les transporteurs ferroviaires de catégorie I doivent désormais indiquer si le wagon a été mis en attente ou à disposition.

### II. Données sur le trafic ferroviaire

La portée de la collecte de données sur le trafic ferroviaire, qui vise actuellement toutes les marchandises et les mouvements ferroviaires qui engendrent des revenus, n'a pas été modifiée. Toutefois, la fréquence de la collecte de données sur les mouvements de grain a été augmentée : les exigences en matière de rapports sont passées d'une base trimestrielle à une base mensuelle pour des données hebdomadaires.

Les transporteurs ferroviaires de catégorie I doivent également déterminer les corridors utilisés pour transporter le grain exclusivement dans la région de l'Ouest; de la région de l'Ouest aux autres parties du Canada, aux États-Unis ou au Mexique; des États-Unis à la région de l'Ouest. Les transporteurs ferroviaires doivent également indiquer si le grain a été transporté dans un wagon-trémie ou dans des conteneurs, ainsi que le nombre de wagons complets et le tonnage brut de grain transporté.

### III. Parc de wagons et exécution des commandes de wagons

Avant ces modifications réglementaires, les transporteurs ferroviaires n'étaient pas tenus de fournir des renseignements sur l'état de leur parc de wagons ni sur l'exécution des commandes de wagons. En vertu du Règlement, les transporteurs ferroviaires de catégorie I doivent maintenant fournir sur une base mensuelle des renseignements hebdomadaires pour l'ensemble des wagons utilisés en vue du transport du grain (par exemple wagons-trémies couverts).

Cette information permettra au Ministère de mieux comprendre comment les wagons sont déployés et de fournir des indicateurs potentiels d'une pénurie de wagons, tout en permettant de déterminer si les commandes de wagons sont honorées et si la demande de services de transport ferroviaire du grain est satisfaite.

<sup>2</sup> Données hebdomadaires : Regroupement de données ou de renseignements concernant une semaine d'exploitation (nombre de jours ouvrables sur une période de sept jours).

The data elements to be provided in regard to the railway car fleet used for the transportation of grain include the number of covered hopper cars that are empty, loaded, in storage, en route and loaded or in bad order. For the railway car order fulfilment, class I rail carriers are required to provide the number of railway cars ordered by the shipper, the number of railway cars ordered and cancelled by the shipper, as well as the number of railway cars they (the rail carriers) have committed and placed.

#### Other amendments

The other regulatory amendments are minor and are mainly aimed at providing additional clarifications on the existing regulations. These include

- the inclusion of the constructive placement of railway cars in the definition of “movement event;”
- an update of the issue date appearing on the cover page of TP 14930 “*Compendium of Survey Record Layouts*,” the document which comprises the record layouts for the various surveys through which the data collection is being conducted under the Regulations. This document was amended to include new rail surveys.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to the regulatory amendments with an annualized “IN” value of \$3,313.

The amendments to the TIR impose some up-front administrative burden on the two affected rail carriers as they will have to streamline the additional data elements into their existing data reporting process to the Minister of Transport. However, once in place, it is expected that the process will be automated and will generate little or no recurrent costs to industry.

The main administrative burden for class I rail carriers results from the need to set up a series of queries, or adjust existing ones, in their systems to provide the Government with the new data elements requested. Once set up, it should be possible to run these queries as automated tasks, significantly reducing, or even eliminating, reporting costs in subsequent years.

Such a process for reporting information to the Minister of Transport is already in place in the rail, marine and air modes, and has proved to be extremely successful. It is estimated that the effort to streamline the reporting process for these new data elements will require no more than one month’s effort of an intermediate-level programmer.

Transport Canada also offered to provide technical assistance, where possible, to reduce the initial burden of setup on the rail carriers and to develop an automated process of data reporting.

The total administrative burden to the two Canadian class I rail carriers, CN and CPR, is estimated to a present value of \$26,637 over a 10-year period, which corresponds to a total annualized value of \$3,313, or \$1,656 for each carrier. These administrative costs were estimated on the basis of the following assumptions:

- In the first year, rail carriers (CN and CPR) would incur upfront costs relating to the creation of a series of new queries, or the adjustment of existing ones, in their systems to extract the new

Les éléments de données qui seront recueillis relativement au parc de wagons utilisés pour le transport du grain comprennent le nombre de wagons-trémies couverts qui sont vides, chargés, remisés, en cours de route et chargés ou avariés. En ce qui concerne l’exécution des commandes de wagons, les transporteurs ferroviaires de catégorie I doivent fournir le nombre de wagons commandés par l’expéditeur, le nombre de wagons commandés et annulés par l’expéditeur ainsi que le nombre de wagons qu’ils (les transporteurs ferroviaires) ont promis et placés.

#### Autres modifications

Les autres modifications réglementaires sont mineures et visent principalement à clarifier davantage la réglementation actuelle, notamment :

- l’inclusion des wagons mis en attente dans la définition du terme « évènement de mouvement »;
- une mise à jour de la date de publication apparaissant sur la page couverture du TP 14930 intitulé « *Compendium des schémas d’enregistrement d’enquêtes* », document qui comprend les schémas d’enregistrement des diverses enquêtes au moyen desquelles les données sont recueillies en vertu de la réglementation. Ce document a été modifié pour inclure de nouvelles enquêtes ferroviaires.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique aux modifications réglementaires avec une valeur annualisée (des AJOUTS) de 3 313 \$.

Les modifications au RRT imposent un fardeau administratif initial aux deux transporteurs ferroviaires visés, puisqu’ils devront rationaliser les éléments de données supplémentaires dans leur processus de production de rapports existant pour le ministre des Transports. Cependant, dès que ce processus sera mis en place, il devrait être automatisé et entraîner peu de coûts récurrents pour l’industrie, voire aucun.

Le principal fardeau administratif pour les transporteurs ferroviaires de catégorie I découle de la nécessité d’établir une série de requêtes ou d’ajuster celles qui existent déjà dans leurs systèmes afin de fournir au gouvernement les nouveaux éléments de données demandés. Dès que cela sera fait, il devrait être possible de lancer ces requêtes automatiquement, ce qui réduira considérablement ou supprimera les coûts liés au processus de production de rapports au cours des années suivantes.

Un tel processus de transmission de renseignements au ministre des Transports est déjà en place dans les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien, et il s’est avéré extrêmement réussi. L’effort visant à rationaliser le processus de production de rapports de ces nouveaux éléments de données ne devrait pas exiger plus d’un mois de travail pour un programmeur de niveau intermédiaire.

Transports Canada a également proposé d’offrir l’aide technique, dans la mesure du possible, afin de réduire le fardeau initial pour les transporteurs ferroviaires et de concevoir un processus automatisé de transmission des données.

Le fardeau administratif total imposé aux deux transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie I, le CN et le CFPC, est estimé à une valeur actualisée de 26 637 \$ sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur totale annualisée de 3 313 \$ ou 1 656 \$ pour chaque transporteur. Ces coûts administratifs ont été estimés en se basant sur les hypothèses suivantes :

- Au cours de la première année, les transporteurs ferroviaires assumeront des coûts initiaux liés à la création d’une série de

data elements requested by the Government. It is estimated that this could require 75 hours of work from a computer programmer at an estimated hourly wage rate of \$25.20 plus 25% overhead.

- Both rail carriers, CN and CPR, would also incur ongoing costs (in the first year and the nine subsequent ones) relating to the monthly data reporting requirement. It is estimated that this would require a maximum of four hours per month for one employee to extract the data from the system (one hour to complete each of the four rail surveys) at an estimated hourly wage rate of \$25.20 plus 25% overhead.

### Small business lens

The small business lens does not apply to the regulatory amendments, as they do not impose any costs on small businesses.

### Consultation

The stakeholders most affected by the regulatory amendments are the two Canadian class I rail carriers involved in freight transportation. In addition, the new data needs identified may also affect, directly or indirectly, the corporation selected by the Government of Canada to monitor the Prairie grain handling and transportation system and other federal departments. Therefore, the list of affected stakeholders is the following:

- The Canadian National Railway Company (CN)
- The Canadian Pacific Railway Company (CPR)
- The grain monitor (Quorum Corporation)
- Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC)
- The Canadian Transportation Agency (CTA)

Consultations were conducted in July 2014 with the main stakeholders affected by the regulatory amendments, which are CN and CPR, and the Railway Association of Canada (RAC), which represents commuter, goods, tourist and intercity Canadian rail businesses as well as stakeholders evolving in the rail supply and industrial rail operator sectors.

Stakeholders were given the opportunity to review and comment on the proposed regulatory amendments related to the collection of data on

- the railway car order fulfilment;
- the railway car fleet size and status (including loads on wheels);
- the railway car loaded transit times and cycle times; and
- the grain volumes carried through carloads.

Transport Canada sought guidance with a view of ascertaining the feasibility of collecting this additional data and at a higher frequency to identify challenges that might exist and to develop solutions that would enable the Department to obtain the information in the most cost-effective and efficient way possible for both the industry and the Government.

Stakeholders, which are required to provide relatively commercially sensitive data, had already raised some objections in response to a ministerial letter sent to them in February 2014 requesting this

nouvelles requêtes ou à l'ajustement des requêtes existantes dans leurs systèmes afin d'extraire les nouveaux éléments de données demandés par le gouvernement. Cela pourrait exiger 75 heures de travail d'un programmeur informatique à un taux de rémunération horaire de 25,20 \$ et 25 % de frais généraux.

- Les deux transporteurs ferroviaires assumeront des coûts constants (la première année et au cours des neuf années suivantes) pour la production de rapports mensuels de données. Il faudra au maximum quatre heures par mois à un employé pour extraire les données du système (une heure pour effectuer chacune des quatre enquêtes ferroviaires) à un taux de rémunération horaire estimé à 25,20 \$ et 25 % de frais généraux.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications réglementaires, puisqu'elles n'imposent pas de coûts aux petites entreprises.

### Consultation

Les intervenants les plus touchés par les modifications réglementaires sont les deux transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie I participant au transport des marchandises. En outre, les nouveaux besoins de données définis peuvent également affecter directement ou indirectement la compagnie choisie par le gouvernement du Canada pour surveiller le système de manutention et de transport du grain des Prairies et d'autres ministères fédéraux. Voici la liste des intervenants touchés :

- la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN)
- la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (le CFPC)
- le surveillant du grain (Quorum Corporation)
- le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada (AAC)
- l'Office des transports du Canada (OTC)

Des consultations se sont tenues en juillet 2014 avec les principaux intervenants concernés par les modifications réglementaires, notamment le CN et le CFPC ainsi que l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), laquelle représente les entreprises ferroviaires canadiennes offrant des services de transport en commun, de marchandises, de tourisme et de transport interurbain ainsi que les intervenants des secteurs de l'approvisionnement ferroviaire et de l'exploitation ferroviaire industrielle.

Les intervenants ont pu examiner et commenter les modifications réglementaires liées à la collecte des données concernant :

- l'exécution des commandes de wagons;
- la taille et l'état du parc de wagons (y compris les wagons complets);
- le temps de transport en charge et la durée de rotation des wagons;
- les volumes du grain transporté dans des wagons complets.

Transports Canada a sollicité des avis afin de confirmer la faisabilité de recueillir ces données supplémentaires plus fréquemment afin de déterminer les difficultés qui pourraient survenir et de concevoir des solutions qui lui permettraient d'obtenir ces renseignements de la manière la plus économique et efficace possible pour l'industrie et le gouvernement.

Les intervenants, qui doivent fournir des données assez délicates sur le plan commercial, avaient déjà soulevé des objections en réponse à une lettre ministérielle leur ayant été envoyée en

same information. It is noted that the new reporting requirements are also in addition to a number of measures, including the *Fair Rail for Grain Farmers Act* (Bill C-30), which imposed new obligations on Canadian railway companies.

However, as part of the Rail Freight Service Review launched in 2009, Canadian railway companies agreed and were able to provide car order fulfilment data, indicating that they had these data elements readily available within their systems.

The affected stakeholders (CN and CPR) confirmed during the consultations that they would be in a position to provide the additional information requested as the majority of these new data elements are already being collected for the needs of their companies. Although some adjustments or refinements will have to be brought to the scope of their current data collection (e.g. railway car cycle, loaded transit times) and definitions in order to fully comply with the reporting requirements, these were considered as relatively minor.

### **Rationale**

Transport Canada will use the additional information collected from class I rail carriers to ensure a continuous and effective monitoring of the grain handling and transportation system. With the collection of information on all grain movements and the improvement in the completeness and timeliness of the information, the Department will have the opportunity to monitor, plan and react sooner in the event of a spike in demand for all grain movements and to better foresee capacity shortages in the sector.

The information will also be shared with the CTA to assist the Agency in developing its advice to the Minister of Transport in regard to the determination of minimum grain volumes to establish for the upcoming crop years. As a result, the CTA will not have to submit data requests to class I rail carriers. Transport Canada and the CTA have an over two-decade long history of sharing data that both are legally entitled to through the Joint Transportation Statistics Program. This reduces costs for the Government while eliminating unnecessary duplication of reporting, and therefore keeping the red tape and administrative burden at a minimum.

The impetus of these amendments was the unprecedented grain crop in the Western provinces in 2013 which, combined with particularly difficult operational and meteorological conditions in the winter of 2014, created a capacity shortage for grain railway cars and extraordinary pressures on the Canadian grain handling and transportation system. This particular case has brought to light the importance of ensuring that grain can be brought to markets in Canada and abroad as expeditiously and efficiently as possible. It also clearly showed that the data collected through the TIR prior to the regulatory amendments did not permit the type of analysis that could have helped the Government better foresee and respond to this event.

In February 2014, the Government sought from CN and CPR the voluntary provision of the same data and information being requested in the regulatory amendments in order to closely monitor the situation. However, this information has yet to be provided.

février 2014 pour demander ces mêmes renseignements. Il faut souligner que les nouvelles exigences de production de rapports s'ajoutent à un certain nombre de mesures, notamment la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains* (projet de loi C-30), qui a imposé de nouvelles obligations aux compagnies de chemin de fer canadiennes.

Néanmoins, dans le cadre de l'Examen des services de transport ferroviaire de marchandises lancé en 2009, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont convenu de transmettre les données sur l'exécution des commandes de wagons, en indiquant qu'elles pouvaient facilement accéder à ces éléments dans leurs systèmes.

Les intervenants concernés (le CN et le CFCP) ont confirmé, lors des consultations, qu'ils pouvaient transmettre les renseignements supplémentaires demandés, étant donné que la majorité de ces nouveaux éléments de données étaient déjà recueillis pour les besoins de leurs compagnies. Même si des ajustements ou des améliorations devront être effectués à la portée de la collecte actuelle de données (par exemple durée de rotation des wagons, temps de transport en charge) et aux définitions afin de respecter les exigences de production de rapports, ils sont considérés comme relativement mineurs.

### **Justification**

Transports Canada utilisera les renseignements supplémentaires recueillis auprès des transporteurs ferroviaires de catégorie I afin d'assurer une surveillance continue et efficace du système de manutention et de transport du grain. Grâce à la collecte de renseignements sur les mouvements de grain et à l'amélioration de l'exhaustivité et de l'opportunité de ces renseignements, le Ministère pourra surveiller, planifier et intervenir plus tôt en cas de hausse soudaine de la demande de mouvements de grain, et il pourra mieux prévoir les manques de capacité dans ce secteur.

Cette information sera également communiquée à l'OTC afin de l'aider à formuler des conseils au ministre des Transports quant à la détermination des volumes de grain minimums à établir pour les prochaines campagnes agricoles. Par conséquent, l'OTC ne sera pas tenu de soumettre des demandes de données aux transporteurs ferroviaires de catégorie I. Transports Canada et l'OTC s'échangent des données depuis plus de 20 ans au moyen du programme conjoint de statistiques sur le transport. Cela réduit les coûts pour le gouvernement, tout en éliminant le chevauchement inutile de rapports, ce qui permet de réduire la paperasserie et le fardeau administratif.

Ces modifications ont été apportées en raison des récoltes de céréales sans précédent dans les provinces de l'Ouest en 2013 qui, combinées à des conditions météorologiques et opérationnelles difficiles durant l'hiver 2014, ont entraîné une pénurie de wagons pour le transport du grain et imposé des pressions considérables sur le système canadien de manutention et de transport du grain. Ceci a mis en lumière l'importance de s'assurer que le grain peut être acheminé vers les marchés au Canada et à l'étranger le plus rapidement et le plus efficacement possible. En outre, cela a montré clairement que les données recueillies conformément au RRT avant l'adoption des modifications réglementaires ne permettaient pas le type d'analyse qui aurait pu aider le gouvernement à mieux prévoir et répondre à ce type d'événement.

En février 2014, le gouvernement a sollicité de la part du CN et du CFCP la transmission volontaire de données et de renseignements demandés dans les modifications réglementaires afin de surveiller étroitement la situation. Toutefois, cette information n'a pas encore été fournie.

In March 2014, the Government issued an order in council as a result of this crisis in accordance with which CN and CPR were required to provide the weekly volume demand and the volumes of grain moved in each corridor, from a point on any rail line west of Thunder Bay or Armstrong, Ontario, to any point in Canada or the United States or beyond for unloading, within one week after the end of a crop week.

As this Order in Council, which was effective for a period of 90 days, has since expired, the Government decided to proceed to the collection of additional information on grain movements from the class I rail carriers through the regulatory process.

The new data elements collected, as well as the improvement in the timeliness of the data submitted by rail carriers, will provide the Government with better information in support of strategic decision-making on the transportation industry, towards the benefit of the economy and trade. This information will also allow Transport Canada (and the grain monitor) to report in a timelier manner to appropriate stakeholders on the grain handling and transportation system, with a view of enabling them to make sound business decisions.

In addition, the collection of these data elements through the processes currently in place between class I rail carriers and Transport Canada for traffic reporting eliminates the need for the Department to obtain this information through other more costly means (e.g. consultant, external party data purchase).

The new data collected pertain to data elements the class I rail carriers are already collecting and tracking for their own operational purposes (or in some cases, are providing to other parties). As stated in the CTA's 2013-14 annual report, "Most rail carriers have sophisticated information systems that help them manage their business and enable them to track their equipment performance, delivery times, etc." In addition, Transport Canada currently collects similar and related rail data from the affected rail carriers. More specifically, the rail carriers provide the Department with financial, operational and traffic data (i.e. commodities, origin, destination, tonnage, tonne-kilometres, revenues, expenditures, rolling stock, fuel consumption, etc.) on a monthly, quarterly or annual basis (depending on the survey).

#### Costs to Government and stakeholders

The additional or more frequent provision of data will be done through existing procedures and technical processes between Transport Canada and the class I rail carriers. The new data elements required simply constitute additional data sets the rail carriers will provide using existing processes, or by way of enhanced (i.e. automated) processes developed with assistance provided by Transport Canada. As a result, the additional burden and costs to both class I rail carriers and Government are expected to be minimal and are not yet quantifiable.

The costs to the Government for implementing the regulatory amendment and proceed to the data collection are estimated at \$10,000 in the first year the TIR come into force, and at \$2,000 per year for the subsequent years.

En mars 2014, le gouvernement a émis un décret à la suite de cette crise, en vertu duquel le CN et le CFPC devaient transmettre des données hebdomadaires sur le volume de demande et les volumes de grain transportés dans chaque corridor, à partir d'un point sur toute ligne ferroviaire située à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong (Ontario) vers tout point au Canada ou aux États-Unis ou au-delà pour un déchargement, dans un délai d'une semaine après la fin d'une semaine agricole.

Puisque ce décret, qui était en vigueur pendant 90 jours, a expiré, le gouvernement a décidé de procéder à la collecte de renseignements supplémentaires sur les mouvements de grain auprès des transporteurs ferroviaires de catégorie I par le biais du processus réglementaire.

Les nouveaux éléments de données recueillis et l'amélioration de l'actualité des données fournies par les transporteurs ferroviaires permettront au gouvernement d'obtenir des renseignements de qualité pour appuyer la prise de décisions stratégiques concernant l'industrie des transports en vue de faire bénéficier l'économie et le commerce. Ces informations permettront également à Transports Canada (et au surveillant du grain) de transmettre rapidement des rapports aux intervenants appropriés au sujet du système de manutention et de transport du grain afin de leur permettre de prendre des décisions commerciales judicieuses.

En outre, en recueillant ces éléments de données au moyen des processus actuellement en place entre les transporteurs ferroviaires de catégorie I et Transports Canada pour les rapports sur le trafic, il n'est plus nécessaire que le Ministère obtienne ces renseignements par le biais d'autres moyens plus dispendieux (par exemple consultant, achat de données de parties externes, etc.).

Les nouvelles données recueillies concernent les éléments de données que les transporteurs ferroviaires de catégorie I recueillent et suivent déjà à des fins opérationnelles (ou dans certains cas, qu'ils transmettent à d'autres parties). Comme l'indique le rapport annuel de 2013-2014 de l'OTC, « La plupart des transporteurs ferroviaires ont des systèmes d'information sophistiqués qui les aident à gérer leurs activités en toute efficacité et efficacité, à suivre le rendement de leur équipement et leurs délais de prestation de services, etc. » De plus, Transports Canada recueille actuellement des données ferroviaires similaires des transporteurs ferroviaires concernés. Plus particulièrement, ces transporteurs fournissent au Ministère des données relatives à la situation financière, l'exploitation et au trafic (c'est-à-dire marchandises, origine, destination, tonnage, tonne-kilomètres, revenus, dépenses, matériel roulant, consommation de carburant, etc.) sur une base mensuelle, trimestrielle ou annuelle (selon l'enquête).

#### Coûts pour le gouvernement et les intervenants

La transmission de données supplémentaires ou plus fréquentes s'effectuera en respectant les procédures actuelles et les processus techniques entre Transports Canada et les transporteurs ferroviaires de catégorie I. Les nouveaux éléments des données exigés constituent simplement des ensembles de données supplémentaires que les transporteurs ferroviaires fourniront au moyen des processus existants ou de processus améliorés (par exemple automatisés) développés avec l'aide de Transports Canada. Par conséquent, le fardeau et les coûts supplémentaires imposés aux transporteurs ferroviaires de catégorie I et au gouvernement devraient être minimes et ne peuvent pas être quantifiés pour l'instant.

Les coûts pour le gouvernement de mettre en œuvre les modifications réglementaires et de procéder à la collecte des données sont estimés à 10 000 \$ pour la première année où le RRT entre en vigueur et à 2 000 \$ par année pour les années suivantes.

These costs are associated with staff resources required (i.e. programmers) to set up the new data elements and address adjustments to the frequency of reporting, to conduct up-front data validation, for ongoing data management (including the development of applications and tools for data management), and analysis.

The regulatory amendments do not impose additional costs to stakeholders beyond the administrative costs previously identified.

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

The regulatory amendments came into force when they were published in Part II of the *Canada Gazette*.

The class I rail carriers will be required to provide their first report in September 2014, covering data pertaining to their weekly operations back to the date of publication.

This will in turn provide the Government with the ability to continue conducting thorough analysis of the rail-based supply chain.

The Government fully expects all carriers and transportation stakeholders to fulfil their obligations under the TIR. Part VI of the *Canada Transportation Act* provides for measures to promote compliance to the Act and its regulations. These include the development, by the Minister of Transport, of regulations designating any provision of a regulation made under section 50 or 51 of the Act, a requirement the contravention of which may be subject to an administrative monetary penalty of up to \$5,000, in the case of an individual, and \$25,000, in the case of a corporation.

### **Contact**

The contact person for any inquiries is

Alain Lumbroso  
Chief  
Aviation and Marine Statistics and Analysis  
Transportation Statistics, Analysis and Outlook Branch  
Centre of Excellence in Economics, Statistics, Analysis and  
Research (CEESAR)  
Policy Group, Transport Canada  
700 Leigh-Capreol Place  
Dorval (Quebec)  
H4Y 1G7  
Telephone: 514-633-3431  
Email: alain.lumbroso@tc.gc.ca

Ces coûts sont liés aux ressources nécessaires en personnel (c'est-à-dire les programmeurs) qui s'occuperont de l'établissement des nouveaux éléments de données et des ajustements à apporter à la fréquence des rapports, de la validation des données initiales, de la gestion courante des données (y compris la conception d'applications et d'outils pour la gestion des données) et de l'analyse.

Les modifications réglementaires n'imposent pas d'autres coûts aux intervenants au-delà des coûts administratifs qui ont été définis au préalable.

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

Les modifications réglementaires sont entrées en vigueur au moment de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les transporteurs ferroviaires de catégorie I devront transmettre leur premier rapport en septembre 2014, lequel visera les données portant sur leurs opérations hebdomadaires à compter du moment de la publication.

Cela permettra au gouvernement de poursuivre l'analyse détaillée de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire.

Le gouvernement s'attend à ce que tous les transporteurs et les intervenants du secteur des transports respectent leurs obligations en vertu du RRT. La partie VI de la *Loi sur les transports au Canada* prévoit des mesures visant à promouvoir la conformité à la Loi et à ses règlements. Cela inclut l'élaboration par le ministre des Transports de la réglementation désignant les dispositions d'un règlement promulgué en vertu des articles 50 et 51 de la Loi et d'une exigence dont l'infraction peut être assujettie à une sanction administrative pécuniaire pouvant atteindre 5 000 \$ pour une personne physique et 25 000 \$ pour une personne morale.

### **Personne-ressource**

Les demandes de renseignements doivent être adressées à :

Alain Lumbroso  
Chef  
Statistiques et analyse des secteurs aérien et maritime  
Direction des statistiques, de l'analyse et de l'aperçu des  
transports  
Centre d'excellence en économie, statistiques, analyse et  
recherche (CEESAR)  
Groupe des politiques, Transports Canada  
700, place Leigh-Capreol  
Dorval (Québec)  
H4Y 1G7  
Téléphone : 514-633-3431  
Courriel : alain.lumbroso@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-191 August 1, 2014

CANADA GRAIN ACT

## Regulations Amending the Canada Grain Regulations

P.C. 2014-894 July 31, 2014

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsection 116(1)<sup>a</sup> of the *Canada Grain Act*<sup>b</sup> and subject to the approval of the Governor in Council, makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

Winnipeg, July 21, 2014

ELWIN HERMANSON  
*Chief Commissioner*  
MURDOCH MACKEY  
*Commissioner*

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

### REGULATIONS AMENDING THE CANADA GRAIN REGULATIONS

#### AMENDMENT

1. The *Canada Grain Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 29.1:

#### PART 4.1

#### GRAIN DELIVERY CONTRACTS

**29.2** In this Part, “delivery period” means, in relation to a contract for the purchase of grain, the period specified in the contract during which grain is to be delivered by the producer to the licensee. (*période de livraison*)

**29.3** (1) Any contract between a producer and a licensee for the purchase of grain within a delivery period must include a provision stating that, in the event that delivery of the kind and grade of grain indicated in the contract is not accepted by the licensee during the delivery period, a penalty is to be paid by the licensee to the producer.

(2) The contract must also include provisions stating that the penalty

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

(i) based on a daily amount, in which case it is payable for each day during the period beginning on the first day after the day on which the delivery period expires and ending on the

Enregistrement  
DORS/2014-191 Le 1<sup>er</sup> août 2014

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

## Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

C.P. 2014-894 Le 31 juillet 2014

En vertu du paragraphe 116(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les grains du Canada*<sup>b</sup> et sous réserve de l’approbation du gouverneur en conseil, la Commission canadienne des grains prend, le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg, le 21 juillet 2014

*Le président*  
ELWIN HERMANSON  
*Le commissaire*  
MURDOCH MACKEY

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

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA

#### MODIFICATION

1. Le *Règlement sur les grains du Canada*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l’article 29.1, de ce qui suit :

#### PARTIE 4.1

#### CONTRATS RELATIFS À LA LIVRAISON DE GRAIN

**29.2** Dans la présente partie, « période de livraison » s’entend, à l’égard d’un contrat d’achat de grain, de la période qui y est précisée et au cours de laquelle le grain doit être livré au titulaire de licence par le producteur. (*delivery period*)

**29.3** (1) Tout contrat d’achat de grain pour une période de livraison conclu entre un titulaire de licence et un producteur prévoit une disposition stipulant que, dans le cas où la livraison de grain — du type et du grade indiqués dans le contrat — n’est pas acceptée par le titulaire de licence au cours de cette période, ce dernier est tenu de verser au producteur une pénalité.

(2) Le contrat prévoit également que la pénalité :

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

(i) soit la somme à payer pour chacun des jours de la période commençant le lendemain de l’expiration de la période de livraison et se terminant à la date de l’acceptation et de la réception par le titulaire de licence de la quantité totale de

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 8, s. 5

<sup>b</sup> R.S., c. G-10

<sup>1</sup> C.R.C., c. 889; SOR/2000-213, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 8, art. 5

<sup>b</sup> L.R., ch. G-10

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

day on which the total amount of grain specified in the contract is accepted and received by the licensee, or on another day otherwise agreed upon by the producer and the licensee; or

(ii) a lump sum;

(b) applies to the remaining undelivered portion of grain that was contracted for but that was not accepted by the licensee during the delivery period; and

(c) is payable either at the time that the delivery of grain is completed by the producer or on another day otherwise agreed on by the producer and the licensee.

### COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on August 1, 2014, 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

The issue of accountability in grain sales contracts, particularly between grain companies and producers, has long been a source of concern for western Canadian producers. Given last year's large crop, limited available country elevator capacity, rail service issues, and resulting logistical challenges, grain companies have frequently been unable to accept producer deliveries and as a result, failed to accept producers' grain within contracted periods.

Grain sales are often covered by private contracts between producers and grain companies, although penalties for non-compliance are typically not balanced. Many contracts for the purchase of grain stipulate penalties for producer non-delivery, within a stipulated time period, but do not contain similar penalties or requirements for compensation for non-acceptance of delivery by grain companies. Producers have limited recourse options in the event of a dishonoured contract due to the relative market influence of the contracting parties. There are currently no *Canada Grain Regulations* (CGR) provisions that prescribe penalties for breached contracts between grain companies and producers.

#### Background

The Government introduced amendments to the *Canada Grain Act* (CGA) through the *Fair Rail for Grain Farmers Act* (the Act), a targeted emergency package of legislative changes. The changes to the CGA permit the regulation of contracts relating to grain and the arbitration of disputes respecting provisions in those contracts. Amendments to the CGA came into force on May 29, 2014.

grain indiquée au contrat ou à toute autre date convenue entre le producteur et le titulaire de licence,

(ii) soit une somme forfaitaire;

b) est due à l'égard de la portion restante et non livrée du grain visé par le contrat mais qui n'a pas été accepté par le titulaire de licence au cours de la période de livraison;

c) est exigible à la date de la livraison complète du grain par le producteur ou à toute autre date convenue entre le producteur et le titulaire de licence.

### ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014 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

La question de la responsabilité dans les contrats d'achat de grain, en particulier les contrats conclus entre les sociétés céréalières et les producteurs, est depuis longtemps une source de préoccupations pour les producteurs de l'Ouest canadien. En raison de l'importante récolte de l'an dernier, de la capacité disponible limitée dans les silos de collecte, des problèmes liés au transport ferroviaire et des défis logistiques qui en découlent, les sociétés céréalières ont souvent été dans l'impossibilité d'accepter les livraisons de grain des producteurs et, par conséquent, ont dû refuser le grain des producteurs au cours des périodes visées par les contrats.

Les ventes de grain font souvent l'objet de contrats privés entre les producteurs et les sociétés céréalières, bien que les pénalités prévues pour les cas d'inexécution ne soient généralement pas équilibrées. De nombreux contrats d'achat de grain prévoient des pénalités pour les défauts de livraison des producteurs, pendant une période prescrite, mais ne stipulent pas de pénalités ou d'obligations d'indemnisation pour les cas de refus de livraison de la part des sociétés céréalières. Les producteurs ont des possibilités restreintes de recours dans l'éventualité de l'inexécution d'un contrat, en raison de l'influence relative du marché sur les parties contractantes. Actuellement, il n'y a pas de dispositions dans le *Règlement sur les grains du Canada* (RGC) qui prescrivent des pénalités pour les cas de rupture de contrat entre les sociétés céréalières et les producteurs.

#### Contexte

Le gouvernement a présenté des modifications à la *Loi sur les grains du Canada* (LGC) par l'entremise de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* (la Loi), un ensemble de modifications législatives d'urgence ciblées. Les modifications à la LGC permettent la réglementation des contrats portant sur le grain ainsi que l'arbitrage des litiges relatifs aux dispositions de ces contrats. Les modifications à la LGC sont entrées en vigueur le 29 mai 2014.



**Objectives**

Amendments to the CGR to require inclusion of penalty clauses in contracts for the purchase of grain which include a specified delivery period, between producers and grain companies, are subsequent to amendments to the CGA contained within the *Fair Rail for Grain Farmers Act*. They are important to both assist in the recovery from the grain transportation crisis during this crop year, and to complement the broader emergency legislative package. The changes to contractual obligations between producers and grain companies will contribute to an efficient, effective and reliable supply chain by addressing failures to accept grain in compliance with specified delivery periods, which impact Western Canadian producers.

The objectives of this package are to protect the interests of producers, and contribute to a more balanced relationship between producers and grain companies.

**Description**

The following is a description of the regulatory changes.

The Act amends subsection 116(1) of the CGA by adding an authority to make regulations setting out contractual obligations to be included in commercial contracts relating to grain, including provisions regarding compensation or penalties for breaches of contract provisions. In addition, the CGA is amended by adding several clauses to establish that the Canadian Grain Commission (CGC) may act as an arbitrator, or appoint a third party arbitrator, upon the request of one of the parties who alleges non-compliance with one or more contractual provisions set out by regulations made under the associated amendment to section 116(1).

The regulatory changes reflect the amendments to the CGA, and will enhance producer protection in grain contracts between producers and licensed primary and process grain elevators, and grain dealers. The new Regulations prescribe contractual obligations to be included in commercial grain contracts in order to ensure that grain companies take steps to either adhere to the timing of calling in contracted grain, or pay farmers a penalty if they do not meet contracted delivery timeframes.

Specifically, a new section will be added to the CGR to establish that all contracts for the purchase of grain by a licensee from a producer, if the contracts include a specified period during which grain is to be delivered by the producer, must include a provision stating that a penalty will be paid by the licensee to the producer, should delivery of the kind and grade of grain covered by the contract not be accepted by the licensee within the delivery period stated in the contract.

To provide for consistency with respect to payment of penalties relating to delivery periods, the Regulations will establish that these contract provisions include that

- the penalty is to apply each day, beginning on the first day after the delivery period stated in the contract has expired, until the date that the total amount of grain is accepted and received by the licensee, or another date that may be agreed to by both

**Objectifs**

Les modifications au RGC, requises en vue d'inclure des dispositions prévoyant des pénalités dans les contrats d'achat de grain conclus entre les producteurs et les sociétés céréalières qui prévoient une période de livraison précise, font suite aux modifications apportées à la LGC aux termes de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*. Ces modifications sont importantes à la fois pour aider à la reprise suivant la crise du transport du grain au cours de la campagne agricole, et pour compléter l'ensemble de mesures législatives d'urgence de portée plus générale. Les modifications aux obligations contractuelles entre les producteurs et les sociétés céréalières contribueront à l'efficacité et à la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement en réglant la question du refus d'accepter le grain conformément aux périodes de livraison précisées, qui a des incidences sur les producteurs de l'Ouest canadien.

Les objectifs du dossier réglementaire sont les suivants : protéger les intérêts des producteurs et contribuer à des rapports plus équilibrés entre les producteurs et les sociétés céréalières.

**Description**

Ce qui suit est une description des modifications réglementaires.

La Loi modifie le paragraphe 116(1) de la LGC en ajoutant une disposition habilitante pour la prise des règlements régissant les obligations contractuelles à prévoir dans les contrats commerciaux relatifs au grain, y compris des dispositions concernant des indemnités ou des pénalités en cas de non-respect de ces dispositions. De plus, la LGC est modifiée par l'adjonction de plusieurs dispositions établissant que la Commission canadienne des grains (CCG) peut agir en qualité d'arbitre ou nommer un tiers comme arbitre, sur demande de l'une des parties alléguant l'inexécution de l'une ou de plusieurs des dispositions contractuelles établies par règlement pris aux termes des nouvelles dispositions ajoutées au paragraphe 116(1).

Les modifications réglementaires reflètent les modifications apportées à la LGC et bonifieront la protection offerte aux producteurs dans le cadre de contrats entre ces derniers et les exploitants de silos primaires et de silos de transformation agréés, et les négociants en grains. Les nouvelles dispositions réglementaires prescrivent les obligations contractuelles à prévoir dans les contrats commerciaux d'achat de grain afin que les sociétés céréalières prennent des mesures pour se conformer aux calendriers d'appels de livraisons de grain établis dans les contrats, ou versent une pénalité aux producteurs si elles ne s'y conforment pas.

Plus précisément, un nouvel article sera ajouté au RGC en vue de disposer que tous les contrats d'achat de grain d'un producteur par un titulaire de licence prévoyant une période précise au cours de laquelle le grain doit être livré par le producteur doivent contenir une disposition prévoyant qu'une indemnité sera versée au producteur par le titulaire de licence advenant que le grain du type et du grade visés par le contrat ne soit pas accepté par le titulaire de licence au cours de la période de livraison prévue au contrat.

Afin d'assurer la cohérence en ce qui a trait au versement de pénalités relativement aux périodes de livraison, le Règlement établira que ces dispositions contractuelles prévoient :

- la pénalité à appliquer chaque jour, à compter du premier jour suivant l'expiration de la période de livraison stipulée dans le contrat, jusqu'à la date à laquelle la quantité totale de grain est acceptée et reçue par le titulaire de licence, ou jusqu'à toute

parties. It may also constitute a lump sum if agreed upon by the parties;

- the penalty amount owed by the licensee is paid at the time of delivery of grain by the producer, or at another time if agreed upon by both parties; and
- in the case that a portion of the grain which is the subject of the contract is not accepted within the delivery period stated in the contract, the penalty will be paid on the undelivered portion only.

The precise nature of the penalty provision to be included in contracts will not be completely defined in the Regulations. Since some grain companies already have penalty provisions in place, and others are beginning to develop penalty provisions in advance of the Regulations, each company may have a unique strategy regarding how to implement this requirement. Prescribing the exact penalty amount would unnecessarily impact the negotiating process and deprive producers of the ability to consider various kinds of penalty provision forms as part of their marketing choice.

The CGC does not intend for the Regulations to apply to contracts signed before the date that the Regulations comes into force.

### Consultation

Introduction of Bill C-30, the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, generated extensive stakeholder discussions throughout the agricultural community and received wide coverage in the media. Stakeholders, including producer groups, industry associations, grain handlers, and provincial governments had the opportunity to express their views on the proposed legislation during hearings of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food (SCAAF). Regulatory amendments were signalled to stakeholders during the SCAAF process.

Although regulatory amendments are complementary to the changes to the CGA contained in the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, the CGC conducted additional stakeholder consultations to gather feedback on regulatory direction.

### May and June 2014 — Targeted engagement

Throughout May and early June 2014, the CGC engaged with directly affected stakeholders by holding targeted meetings and conference calls with grain handlers, industry associations and producer groups to explain the legislative amendments and a subsequent regulatory proposal.

The proposal received some opposition from licensed grain companies. These companies expressed concern about Government intervention in commercial grain delivery contract negotiations and indicated that regulatory penalty provisions are unnecessary, as some companies already include, or are beginning to include, such provisions voluntarily. In response, the CGC clarified that regulated penalty clauses in contracts would be appropriate for the circumstances and would facilitate a more equitable and transparent contracting environment for all parties. Grain companies expressed indifference to this rationale, but did recognize that the grain market is competitive and in order to grow market share, strong relationships with producers are important.

autre date convenue par les deux parties. La pénalité peut constituer une somme forfaitaire si les parties en conviennent;

- que le montant de la pénalité à verser par le titulaire de licence est payé lors de la livraison du grain par le producteur, ou à toute autre date convenue par les deux parties;
- que, dans le cas où une partie du grain visé par le contrat n'est pas acceptée au cours de la période de livraison prévue au contrat, la pénalité ne sera versée qu'à l'égard de la partie non livrée.

La nature précise de la disposition relative aux pénalités à inclure dans les contrats ne sera pas entièrement définie dans le Règlement. Comme certaines sociétés céréalières ont déjà des dispositions sur les pénalités et que d'autres ont commencé à en formuler en prévision de la promulgation du Règlement, il se peut que chaque société se dote d'une stratégie particulière quant au mode d'exécution de cette obligation. Si le Règlement prescrivait le montant exact de la pénalité, cela se répercuterait inutilement sur le processus de négociation et priverait les producteurs de la capacité d'envisager diverses formes de dispositions sur les types de pénalité selon leur choix de mode de commercialisation.

La CCG ne s'attend pas à ce que le Règlement s'applique aux contrats signés avant la date de son entrée en vigueur.

### Consultation

Le dépôt du projet de loi C-30, *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, a suscité de longs débats des intervenants de l'industrie agricole et a fait l'objet d'une vaste couverture médiatique. Les intervenants, dont les groupes de producteurs, les associations industrielles, les manutentionnaires de grain et les gouvernements provinciaux, ont eu l'occasion d'exprimer leurs points de vue sur le projet de loi au cours des audiences tenues par le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire (CPAA). Les modifications réglementaires ont été signalées aux intervenants au cours du processus du CPAA.

Bien que les modifications réglementaires soient complémentaires aux modifications à la LGC formulées dans la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, la CCG a mené d'autres consultations auprès des intervenants en vue de recueillir des commentaires sur l'orientation de la réglementation.

### Mai et juin 2014 — Mobilisation ciblée

Tout au long du mois de mai et au début de juin 2014, la CCG a suscité la participation des intervenants directement touchés en tenant des réunions et des téléconférences ciblées avec les manutentionnaires de grain, les associations industrielles et les groupes de producteurs afin de leur expliquer les modifications législatives et le projet de modifications réglementaires afférent.

La proposition a fait l'objet d'une certaine opposition de la part des sociétés céréalières agréées. Celles-ci ont formulé des préoccupations au sujet de l'intervention du gouvernement dans les négociations de contrats commerciaux d'achat de grain et ont indiqué que les dispositions réglementaires sur les pénalités étaient inutiles, car certaines sociétés incluent déjà de telles dispositions volontairement ou commencent à le faire. En réponse à ces préoccupations, la CCG a précisé que des clauses contractuelles réglementaires prévoyant des pénalités seraient appropriées dans les circonstances et permettraient d'établir un environnement contractuel plus équitable et transparent pour toutes les parties. Les sociétés céréalières se sont montrées indifférentes à cette justification, mais elles ont reconnu que le marché du grain est compétitif et que,

Some producer groups and industry associations expressed support for the proposal, as regulatory amendments are meant to enhance producer protection, address delivery period defaults by grain companies, and facilitate more disciplined and equitable contracting agreements between producers and grain companies. However, many producer associations were opposed to highly prescriptive regulation stating that contract requirements and negotiations are a commercial process between themselves and grain companies.

July 2014, Stakeholder Engagement - Potential Grain Delivery Contract Regulations

In addition to the targeted consultations, on July 4, 2014, the CGC released the *Stakeholder Engagement - Potential Grain Delivery Contract Regulations* document, which outlined potential regulations for grain delivery contracts between producers and grain companies. The CGC posted the document on its external Web site. At the same time, an email was sent to industry and producer stakeholders, including CGC licensees, producer associations, industry organizations, and relevant Government organizations informing them of the consultation process and directing them to the Web site. Stakeholders had until July 12, 2014, to provide written submissions.

The CGC received 19 written submissions from producer, industry, and Government organizations, and CGC licensees. These results were taken into consideration in the preparation of these Regulations. The following paragraphs summarize the major issues raised by interested parties on the potential regulatory amendments and the CGC's analysis leading up to the development of the final Regulations.

- Include regulated penalty clauses in contracts, which include a specified delivery period, for the purchase of grain between producers and grain companies. Enforceable, commercial contracts with reciprocal penalties are needed along the entire value chain.

**Response:** Currently, most contracts for the purchase of grain contain penalties for producer default of contract obligations, but do not contain reciprocal penalty provisions for grain company contract defaults. Including mandatory regulated penalty clauses will increase fairness and accountability in the contracting process and protect the producers' interests.

- Do not include a regulatory clause regarding "factors outside of its control, including inadequate rail service" as a justifiable reason for non-acceptance by a licensee of contracted producer grain deliveries.

**Response:** A specific regulatory provision speaking to inadequate rail service is not necessary in the Regulations. Including this type of clause would negate the benefit and intention of a regulated penalty provision in grain contracts, would not change accountability within the supply chain, and could permit non-compliance by licensees and railways. Currently, producers are subject to damages when they cannot deliver due to factors outside their control.

pour accroître la part du marché, il est important pour elles d'avoir des rapports solides avec les producteurs.

Certains groupes de producteurs et associations industrielles ont exprimé un appui pour la proposition puisque les modifications réglementaires visent à bonifier la protection des producteurs, à remédier aux manquements des sociétés céréalières au cours des périodes de livraison, et à faciliter la conclusion d'ententes contractuelles plus disciplinées et équitables entre les producteurs et les sociétés céréalières. Toutefois, de nombreuses associations de producteurs se sont opposées à une réglementation très normative en affirmant que les négociations et les obligations contractuelles constituent un processus commercial entre elles-mêmes et les sociétés céréalières.

Juillet 2014 — Mobilisation des intervenants - Éventuelles dispositions réglementaires visant les contrats d'achat de grain

En plus des consultations ciblées, la CCG a publié, le 4 juillet 2014, le document intitulé *Mobilisation des intervenants - Éventuelles dispositions réglementaires visant les contrats d'achat de grain*, dans lequel sont exposées d'éventuelles dispositions réglementaires visant les contrats d'achat de grain conclus entre les producteurs et les sociétés céréalières. La CCG a affiché le document sur son site Web externe. Parallèlement, un courriel a été envoyé aux intervenants de l'industrie et des producteurs, notamment les titulaires de licence de la CCG, les associations de producteurs, les organisations de l'industrie et les associations gouvernementales concernées pour les informer du processus de consultation et les diriger vers le site Web. Les intervenants avaient jusqu'au 12 juillet 2014 pour soumettre des commentaires par écrit.

La CCG a reçu 19 soumissions écrites d'associations de producteurs, d'organisations de l'industrie et du gouvernement, et de titulaires de licence de la CCG. Elle en a tenu compte dans l'élaboration du Règlement. Les paragraphes qui suivent résument les principales questions soulevées par les parties intéressées portant sur les modifications réglementaires éventuelles et l'analyse de la CCG ayant mené à l'élaboration du règlement définitif.

- Inclure des dispositions réglementaires prévoyant des pénalités dans les contrats d'achat de grain conclus entre les producteurs et les sociétés céréalières dans lesquels une période de livraison est précisée. Des contrats commerciaux ayant force exécutoire et prévoyant des pénalités réciproques sont requis tout au long de la chaîne de valeur.

**Réponse :** Actuellement, la plupart des contrats de livraison de grain prévoient des pénalités en cas de manquement des producteurs aux obligations contractuelles, mais ne contiennent pas de dispositions réciproques stipulant des pénalités pour les ruptures de contrat de la part des sociétés céréalières. L'inclusion de dispositions obligatoires prévoyant des pénalités renforcera l'équité et la responsabilisation dans le cadre du processus contractuel et protégera les intérêts des producteurs.

- Ne pas inclure une disposition réglementaire indiquant « facteurs hors de son contrôle, notamment le service ferroviaire inadéquat » afin de justifier le défaut d'un titulaire de licence d'accepter une livraison de grain d'un producteur prévue au contrat.

**Réponse :** Une disposition réglementaire précise liée au service ferroviaire inadéquat n'est pas nécessaire dans le Règlement. L'inclusion de ce type de disposition annulerait l'avantage et l'intention d'une disposition réglementaire prévoyant des pénalités dans les contrats d'achat de grain, ne changerait pas la responsabilité au sein de la chaîne d'approvisionnement, et pourrait permettre la non-conformité des titulaires de licences et des compagnies

- Penalties paid to producers by licensees for the inability to accept delivery on a contract are linked to a licensee's ability to receive penalties from the railways for their failure to provide rail service. Inclusion of a clause such as "factors outside of its control, including inadequate rail service" in the delivery contract regulations is necessary unless reciprocal penalties can be negotiated with railway companies for poor performance.

**Response:** A specific regulatory provision speaking to inadequate rail service is not necessary in the Regulations. Including this type of clause would negate the benefit and intention of a regulated penalty provision in grain contracts. Alternative processes exist for licensees experiencing railway service issues. Additional regulatory amendments flowing from the *Fair Rail for Grain Farmers Act* (interswitching rates, definitions of operational terms for arbitrated service agreements, and additional data requirements for railways) are under the purview of Transport Canada and the Canadian Transportation Agency.

- The concept of producers negotiating penalties or amounts in grain delivery contracts is ideal, but in reality grain companies will set penalty rates. Regulations should include a minimum penalty clause or standardized penalty formula that is not open to negotiation.

**Response:** The Regulations are not prescriptive in terms of penalty amounts, method or type of payment, or delivery period. Including specific provisions would leave inadequate flexibility for both producers and licensees to negotiate various kinds of penalty clauses, contract terms, and marketing decisions. Allowing a more transparent, flexible and balanced contracting approach should increase stakeholder understanding of the responsibilities, obligations, and penalties associated with defaulting on commercial contractual obligations.

Given the consultation processes, and as this regulatory package is subsequent to the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, stakeholder opposition and potential controversy on the Regulations is expected to be minimal.

#### **“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.

ferroviaires. Actuellement, les producteurs peuvent devoir verser des dommages lorsqu'ils sont dans l'impossibilité de livrer leur grain en raison de facteurs hors de leur contrôle.

- Les pénalités versées aux producteurs par les titulaires de licence en cas d'incapacité d'accepter une livraison prévue au contrat sont liées à la capacité des titulaires de licence de recevoir des pénalités de la part des compagnies ferroviaires pour leur défaut de fournir des services. L'inclusion d'une disposition indiquant « facteurs hors de son contrôle, notamment le service ferroviaire inadéquat » dans les dispositions réglementaires visant les contrats d'achat de grain est nécessaire à moins que des pénalités réciproques puissent être négociées avec les compagnies ferroviaires en cas de rendement insatisfaisant.

**Réponse :** Une disposition réglementaire précise liée au service ferroviaire inadéquat n'est pas nécessaire dans le Règlement. L'inclusion de ce type de disposition annulerait l'avantage et l'intention d'une disposition réglementaire prévoyant des pénalités dans les contrats d'achat de grain. Il existe d'autres processus pour les titulaires de licence qui éprouvent des problèmes liés au service ferroviaire. D'autres modifications réglementaires découlant de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* (prix d'interconnexion, définitions des conditions opérationnelles des ententes de service arbitrales, et exigences en matière de données supplémentaires pour les compagnies ferroviaires) relèvent de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada.

- La possibilité que les producteurs puissent négocier les pénalités ou les montants prévus aux contrats d'achat de grain est un concept idéal, mais ce sont en réalité les sociétés céréalières qui fixeront les taux de pénalité. Le Règlement devrait inclure une disposition prévoyant une pénalité minimale ou une formule normalisée de calcul des pénalités ne pouvant être négociée.

**Réponse :** Le Règlement n'est pas normatif en ce qui a trait au montant des pénalités, à la méthode ou au type de paiement, ou à la période de livraison. L'inclusion de dispositions précises ne laisserait pas aux producteurs et aux titulaires de licence la souplesse nécessaire pour négocier divers types de dispositions prévoyant des pénalités, de modalités contractuelles et de modes de commercialisation. Le fait de permettre une approche contractuelle plus transparente, souple et équilibrée devrait faire en sorte que les intervenants comprennent mieux les responsabilités, les obligations et les pénalités associées au défaut de respecter les obligations contractuelles commerciales.

Compte tenu des processus de consultation et du fait que le dossier de réglementation fait suite à l'entrée en vigueur de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, il est attendu que la réglementation suscite peu de possibilités de controverse et d'opposition parmi les intervenants.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » découle de l'initiative du gouvernement visant à réduire la paperasse réglementaire ainsi que le fardeau administratif des entreprises canadiennes. Cette règle ne s'applique pas au dossier de réglementation, puisqu'il n'y a pas de changement dans les coûts administratifs des entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au dossier de réglementation, puisque les coûts imposés aux entreprises sont inférieurs à 100 000 \$.

**Rationale**

The regulatory changes are reflective of the amendments to the CGA, and will enhance producer protection. The more balanced and comprehensive contracting approach will increase stakeholder understanding of the responsibilities, obligations, and penalties associated with defaulting on commercial contractual obligations.

Mandatory penalties for contractual breaches will directly address the issue of grain companies not calling in grain from producers within stipulated contract timeframes. However, by permitting parties to determine some aspects of the penalties, the flexibility to adjust to changing market conditions is retained. As grain companies are expected to offer variations on the penalty provision in their contracts, producers will have an added dimension of differentiation when determining where to sell their grain.

The amendments are not expected to affect the commercial contracting process or the relative use of delivery contracts to other grain marketing tools. As part of industry practice, most grain delivery contracts specify a delivery timeframe. These timeframes are based on a grain company's sales commitments and are a commercial decision between a grain company and a producer. Although grain companies can determine the length of a delivery timeframe in contracts, producers can negotiate contract terms. It is in the interests of a grain company to negotiate an acceptable timeframe with a producer in order to secure the required grain to fill company sales commitments and maintain a good working relationship with producers.

**Benefits**

The Regulations will benefit the entire grain sector and the Canadian economy as a whole by creating incentives to encourage efficient, reliable and timely movement of grain through improved relationships and more balanced accountability between producers and grain handlers. This will facilitate fair and equitable completion of transactions, reduce overall system costs, and help Canadian grain compete more effectively in the world market.

The amendments are of particular benefit in crop years with relatively large grain supply and logistical, transportation and export challenges. Grain companies often sign contracts to secure grain volumes beyond actual storage capacity in a particular month given uncertain transportation opportunities and challenges. The amendments will encourage grain companies to be more cognizant of transportation capacity when negotiating producer delivery contracts.

Including mandatory penalty provisions in grain delivery contracts will also add an element of discipline to the negotiation between grain companies and producers, and the subsequent actions of these parties that does not exist now. If grain is not accepted in the contracted delivery period, producers can receive at least some remuneration for the cost of storing the grain longer than planned. Also, as producers are the starting point of the grain supply chain, handling and transportation system costs are often passed back, and realized in the final price producers receive

**Justification**

Les modifications réglementaires reflètent les modifications apportées à la LGC, et bonifieront la protection des producteurs. L'approche contractuelle plus équilibrée et complète améliorera la compréhension, par les intervenants, des responsabilités, des obligations et des pénalités liées à l'inexécution des contrats commerciaux types.

Les pénalités obligatoires en cas de manquement aux obligations contractuelles permettront de réagir directement au défaut des sociétés céréalières de commander du grain des producteurs au cours des périodes prévues dans les contrats. Toutefois, en permettant aux parties de déterminer certains aspects des pénalités, la souplesse nécessaire à l'adaptation aux conditions changeantes du marché est maintenue. Comme il est attendu que les sociétés céréalières offriront des variations de la disposition sur les pénalités dans leurs contrats, les producteurs bénéficieront d'un aspect de différenciation additionnel lorsqu'ils décideront où vendre leur grain.

Les modifications n'ont pas pour but d'influer sur le processus contractuel commercial ni sur l'utilisation de contrats de livraison par opposition à d'autres outils de commercialisation du grain. Selon la pratique de l'industrie, la plupart des contrats de livraison de grain précisent un calendrier de livraison. Ces calendriers sont fondés sur les promesses de vente d'une société céréalière et sont issus d'une décision commerciale entre une société céréalière et un producteur. Bien que les sociétés céréalières puissent déterminer la durée d'une période de livraison dans les contrats, les producteurs peuvent négocier les modalités contractuelles. Il est dans l'intérêt d'une société céréalière de négocier un calendrier acceptable avec un producteur en vue d'obtenir le grain nécessaire pour remplir ses promesses de vente, tout en maintenant de bonnes relations de travail avec les producteurs.

**Avantages**

La réglementation bénéficiera à l'ensemble du secteur céréalière et à l'économie canadienne en général, en créant des incitatifs pour promouvoir le mouvement efficace, fiable et en temps opportun du grain grâce à des relations améliorées et à une responsabilité plus équilibrée entre les producteurs et les manutentionnaires de grain. Cela favorisera une exécution juste et équitable des transactions, réduirait les coûts globaux du système et aiderait le grain canadien à faire concurrence plus efficacement sur le marché mondial.

Les modifications seront particulièrement avantageuses au cours des campagnes agricoles durant lesquelles l'offre de grain est relativement importante et la logistique, le transport et l'exportation posent des défis. Souvent, les sociétés céréalières signent des contrats pour des volumes de grain supérieurs à la capacité de stockage réelle au cours d'un mois particulier, en raison des difficultés liées à l'incertitude relative au transport. Les modifications inciteront les sociétés céréalières à mieux connaître la capacité de transport lorsqu'elles négocient des contrats de livraison des producteurs.

L'inclusion de dispositions obligatoires prévoyant des pénalités dans les contrats de livraison de grain ajoutera également un élément de discipline, qui n'existe pas actuellement, à la négociation entre les sociétés céréalières et les producteurs, et aux actions subséquentes de ces parties. Si le grain n'est pas accepté au cours de la période de livraison prévue dans les contrats, les producteurs recevront au moins une certaine rémunération pour le coût d'entreposage du grain durant une période plus longue que celle prévue. De plus, comme les producteurs sont le point de départ de la chaîne

for their grain. The requirement for penalty provisions for non-compliance with contracted delivery timeframes will also increase the protection of producers against broader grain market dynamics.

### Costs

The regulatory changes will result in a one-time increase in compliance burden to directly affected stakeholders — licensed primary and process elevators, and grain dealers — to amend any existing standard contract templates to include the required penalty provisions. As of March 2014, the affected group represents 133 licensees. Given that most of the affected stakeholders have existing procedures and standard contracts in place with producers for grain deliveries, it is anticipated that the compliance costs to re-work their contract systems and forms will be limited to a minimal, one-time development cost.

In order to comply with the Regulations, licensees will need to draft, review, and insert a standard penalty clause in their existing grain delivery contracts with producers if there is not one in place already. Although compliance time will vary between licensees, based on discussions with a group of affected stakeholders, it is estimated that, on average, each affected company can complete the contract update process in eight hours. This time estimate is inclusive of all required management, legal, and information technology (IT) resource input. Stakeholder input indicates that updating standard delivery contracts will require approximately two hours of management time to develop the penalty provision, two hours of drafting, one hour of company technical support to update the standard delivery contract template, and three hours for additional technical support to adjust accounting and other affected IT systems. The cost calculated by the Regulatory Cost Calculator based on these assumptions is a one-time cost of \$649 per licensee, in 2012 dollars. There are no requirements for record keeping or ongoing reporting to Government.

Licensed grain companies will also bear the cost of any potential payouts resulting from the proposed provisions. However, this cost should be minimal given marketing incentives to accept delivery and existing practices and regulations for acceptance of grain into a grain handling facility. The relative size of the stakeholders affected by delivery delays suggests that the cost of these delays has a greater proportional impact on producers' operating margins than grain companies, railways, or others. By shifting some of the burden of contract non-compliance to grain companies, stakeholders will more appropriately bear the costs of these delays.

This regulatory package does not result in additional costs to the Government, consumers, or Canadians. However, pursuant to the amended CGA, the CGC can be requested to provide arbitration on a dispute relating to the delivery contract provisions. These types of requests will be arbitrated directly by the Commission as part of their ongoing duties and will incur no new costs for the Government. Any related legal costs incurred by the negotiating parties in order to go to arbitration will be at their own expense.

d'approvisionnement en grain, les coûts du système de maintenance et de transport leur sont souvent renvoyés et sont assumés dans le prix final qu'ils reçoivent pour leur grain. L'exigence de dispositions prévoyant des pénalités en cas de non-respect de calendriers de livraison établis dans les contrats protégera également davantage les producteurs contre la dynamique générale du marché du grain.

### Coûts

Les modifications réglementaires entraîneront une augmentation ponctuelle du fardeau de conformité pour les intervenants directement touchés — les exploitants de silos primaires et de silos de transformation agréés et les négociants en grain agréés — en raison de la nécessité de modifier tout modèle de contrat type existant afin d'inclure les dispositions requises sur les pénalités. En mars 2014, le groupe touché comptait 133 titulaires de licence. Compte tenu du fait que la plupart des intervenants touchés ont des procédures et des contrats types en place avec des producteurs en vue de la livraison de grain, il est prévu que les coûts de la conformité liés au remaniement des systèmes et des formulaires contractuels seront limités à un coût de mise au point ponctuel minimal.

Pour se conformer à la réglementation, les titulaires de licence devront rédiger, réviser et insérer une clause d'indemnisation type dans leurs contrats de livraison de grain existants conclus avec les producteurs, si ce n'est déjà fait. Même si la période de conformité variera entre les titulaires de licence, selon les discussions tenues avec un groupe d'intervenants, il est estimé que chaque société touchée complètera le processus de mise à jour des contrats en huit heures, en moyenne. Cette estimation du temps nécessaire comprend tous les apports de ressources administratives, juridiques et techniques nécessaires. Selon les commentaires des intervenants, la mise à jour des contrats de livraison types exigera environ deux heures de temps d'administration pour formuler la clause d'indemnisation, deux heures de rédaction, une heure de soutien technique de l'entreprise pour mettre à jour le modèle de contrat de livraison type, et trois heures de soutien technique additionnelles pour rajuster la comptabilité et les autres systèmes de technologies de l'information (TI) touchés. Le coût calculé par le calculateur des coûts réglementaires selon ces hypothèses est un coût ponctuel de 649 \$ par titulaire de licence, en dollars de 2012. Il n'y a pas d'exigences de tenue de dossiers ou de rapports réguliers au gouvernement.

Les sociétés céréalères agréées assumeront également le coût de toute indemnité éventuelle résultant des dispositions proposées. Toutefois, ce coût sera minime, compte tenu des incitatifs commerciaux à accepter les livraisons, et des pratiques et règlements en vigueur en matière d'acceptation de grain dans une installation de manutention du grain. Le nombre relatif d'intervenants touchés par les retards de livraison donne à entendre que le coût de ces retards a des incidences proportionnelles plus importantes sur les marges d'exploitation des producteurs par opposition à celles des sociétés céréalères, ferroviaires ou autres. En attribuant une partie du fardeau de l'inexécution contractuelle aux sociétés céréalères, les intervenants assumeront les coûts de ces retards de façon plus appropriée.

Le dossier de réglementation n'entraîne pas de coûts additionnels pour le gouvernement, les consommateurs ou les Canadiens. Cependant, aux termes de la LGC modifiée, il pourra être demandé à la CCG d'agir comme arbitre dans tout litige ayant trait aux dispositions relatives aux contrats d'achat de grain. Ces types de demandes pourront faire l'objet d'un arbitrage direct par la Commission dans le cadre de ses fonctions régulières et n'entraîneront aucun nouveau coût pour le gouvernement. Tous les frais juridiques

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

These regulatory changes are subsequent to the CGA amendments that were communicated as part of the *Fair Rail to Grain Farmers Act* that came into force on May 29, 2014. The regulatory amendments are targeted to come into force on August 1, 2014.

In order to ensure a smooth operational and compliance transition, the CGC will be informing grain producers, producer organizations, grain industry associations, and affected CGC licensees of the regulatory changes through email and notices. In addition, information on the new regulatory protections available to producers will be posted on the external CGC Web site.

The regulatory amendments do not impact the CGC's mandate or strategic priorities. The CGC will continue to ensure compliance with the new regulatory requirements using its existing enforcement and compliance mechanisms. Enforcement of the inclusion of penalty provisions in grain delivery contracts will occur if a producer brings forth a complaint to the CGC. In terms of arbitration of a dispute regarding failure by a licensee to comply with contracts, the Commission will employ its existing complaint resolution procedures or refer the case to arbitration pursuant to the amended CGA section 92.1.

### **Contact**

Melanie Gustafson  
Canadian Grain Commission  
303 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 3G8  
Telephone: 204-983-1894  
Email: melanie.gustafson@grainscanada.gc.ca

afférents engagés par les parties aux négociations pour soumettre un litige à l'arbitrage seront assumés par elles.

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

Ces modifications réglementaires font suite aux modifications apportées à la LGC qui ont été communiquées dans la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* qui est entrée en vigueur le 29 mai 2014. L'entrée en vigueur des modifications réglementaires est prévue pour le 1<sup>er</sup> août 2014.

Afin d'assurer une transition sans heurt en matière d'opérations et de conformité, la CCG informera les producteurs de grain, les organisations de producteurs, les associations de l'industrie du grain et les titulaires de licence de la CCG touchés au sujet des modifications réglementaires, au moyen du courriel et d'avis. De plus, des renseignements sur les nouvelles mesures de protection réglementaires dont les producteurs peuvent se prévaloir seront affichés sur le site Web externe de la CCG.

Les modifications réglementaires n'ont pas d'incidence sur le mandat ou les priorités stratégiques de la CCG. La Commission continuera d'assurer la conformité aux nouvelles exigences réglementaires au moyen de ses mécanismes existants d'application et de conformité. Les dispositions sur les pénalités incluses dans les contrats de livraison de grain seront appliquées dans l'éventualité où un producteur porterait plainte à la CCG. Pour ce qui est de l'arbitrage d'un litige concernant l'omission d'un titulaire de licence de se conformer aux contrats, la Commission utilisera ses propres procédures de règlement des plaintes ou renverrait le cas à l'arbitrage aux termes du nouvel article 92.1 de la LGC.

### **Personne-ressource**

Melanie Gustafson  
Commission canadienne des grains  
303, rue Main  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 3G8  
Téléphone : 204-983-1894  
Courriel : melanie.gustafson@grainscanada.gc.ca

Registration  
SOR/2014-192 August 1, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-192 Le 1<sup>er</sup> août 2014

CANADA TRANSPORTATION ACT

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

**Regulations on Operational Terms for Rail Level of Services Arbitration**

**Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services**

P.C. 2014-895 July 31, 2014

C.P. 2014-895 Le 31 juillet 2014

Whereas, pursuant to subsection 36(2) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Canadian Transportation Agency has given the Minister of Transport notice of the annexed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 36(2) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada a fait parvenir à la ministre des Transports un avis relativement au règlement ci-après,

Therefore, the Canadian Transportation Agency, pursuant to subsection 169.31(1.1)<sup>b</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations on Operational Terms for Rail Level of Services Arbitration*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 169.31(1.1)<sup>b</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*, ci-après.

Gatineau, July 21, 2014

Gatineau, le 21 juillet 2014

GEOFFREY C. HARE  
Member  
Canadian Transportation Agency  
SAM BARONE  
Member  
Canadian Transportation Agency

Membre  
de l'Office des transports du Canada  
GEOFFREY C. HARE  
Membre  
de l'Office des transports du Canada  
SAM BARONE

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Regulations on Operational Terms for Rail Level of Services Arbitration*, made by the Canadian Transportation Agency.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

**REGULATIONS ON OPERATIONAL TERMS FOR RAIL LEVEL OF SERVICES ARBITRATION**

**RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS D'EXPLOITATION VISÉES PAR L'ARBITRAGE FERROVIAIRE PORTANT SUR LE NIVEAU DE SERVICES**

Definition of "Act" **1.** In these Regulations, "Act" means the *Canada Transportation Act*.

Définition de « Loi » **1.** Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi sur les transports au Canada*.

Paragraph 169.31(1)(a) of the Act **2.** (1) For the purposes of paragraph 169.31(1)(a) of the Act, a term constitutes an operational term when it sets out an obligation of the railway company towards the shipper respecting the performance of an action related to the receiving, loading, carrying, unloading and delivering of traffic.

Al. 169.31(1)a) de la Loi **2.** (1) Pour l'application de l'alinéa 169.31(1)a) de la Loi, constitue une condition d'exploitation toute stipulation imposant une obligation à la compagnie de chemin de fer envers l'expéditeur concernant l'exécution d'une action relativement à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises en cause.

Examples (2) A term that deals with any of the following matters is an operational term referred to in subsection (1):  
(a) the furnishing of cars to the shipper, including  
(i) the quantity of cars to be furnished,  
(ii) the schedule for furnishing them,  
(iii) the place where they are to be furnished,

Précisions (2) Constitue notamment une condition d'exploitation toute stipulation relative à l'une des questions suivantes :  
a) la fourniture de wagons à l'expéditeur, y compris :  
(i) la quantité à fournir,  
(ii) le calendrier de la fourniture,

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 10  
<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 8, s. 8(1)

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 10  
<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 8, par. 8(1)



- (iv) their condition,
- (v) their type and specifications, and
- (vi) the procedures to be followed by the railway company for the processing of the shipper's order for those cars and for their delivery by the railway company;
- (b) the handling of cars that are furnished by the shipper to the railway company, including the cycle time for handling them;
- (c) the furnishing of locomotives or other motive power sources, of other equipment or of train crews;
- (d) the pick-up of cars by the railway company, including
  - (i) the schedule for picking them up, and
  - (ii) the place where they are to be picked up;
- (e) the number and scheduling of switches;
- (f) the transit time for delivery of the shipped traffic;
- (g) the route to be used for that delivery;
- (h) a performance standard — expressed as a quantity, frequency, percentage or other metric — for measuring the railway company's compliance with an operational term that deals with a matter referred to in any of paragraphs (a) to (g) or any other operational term referred to in subsection (1), including any term that establishes the railway company's responsibility for collecting and sharing data and for reporting in respect of the performance standard;
- (i) the circumstances that would make it impossible for the railway company to comply with an operational term that deals with a matter referred to in any of paragraphs (a) to (g) or any other operational term referred to in subsection (1), including
  - (i) a superior force, including a flood, fire or other natural disaster,
  - (ii) a war or insurrection,
  - (iii) a riot, strike or lock-out,
  - (iv) a derailment,
  - (v) a blockage of rail lines due to an accident, demonstration, natural cause or other cause,
  - (vi) any condition related to the loading of cars,
  - (vii) a failure of the shipper to comply with conditions that are associated with the performance by the railway company of service obligations under section 113 of the Act,
  - (viii) the inability of the railway company to access a terminal or a delay in accessing it,
  - (ix) the inability of the railway company to transfer the shipped traffic to another railway company or a delay in transferring it, and
  - (x) a breakdown in a component of the railway.
- (iii) le lieu de la fourniture,
- (iv) l'état des wagons à fournir,
- (v) le type et les caractéristiques de ces wagons,
- (vi) les procédures à suivre par la compagnie de chemin de fer pour le traitement des commandes de l'expéditeur relatives aux wagons à fournir et pour la livraison de ceux-ci par la compagnie;
- b) la manutention des wagons fournis par l'expéditeur à la compagnie de chemin de fer, notamment leur cycle d'utilisation;
- c) la fourniture de locomotives ou autres sources de force motrice, d'autres équipements ou d'équipes de train;
- d) la prise en charge des wagons par la compagnie de chemin de fer, y compris :
  - (i) le calendrier de cette prise en charge,
  - (ii) le lieu de cette prise en charge;
- e) le nombre de manœuvres de wagons et leur calendrier;
- f) le délai à respecter pour la livraison des marchandises expédiées;
- g) le parcours à suivre pour cette livraison;
- h) les normes de rendement — en termes de quantité, de fréquence ou de pourcentage, ou selon tout autre paramètre — permettant d'évaluer le respect par la compagnie de chemin de fer des conditions d'exploitation qui traitent des questions visées aux alinéas a) à g) ou de toute autre condition d'exploitation visée au paragraphe (1), y compris les conditions prévoyant les obligations de la compagnie de chemin de fer relatives à la collecte et au partage de données et à l'établissement de rapports sur les normes de rendement;
- i) les circonstances dans lesquelles la compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de respecter les conditions d'exploitation qui traitent des questions visées aux alinéas a) à g), ou toute autre condition d'exploitation visée au paragraphe (1), en raison d'une impossibilité d'exécution, y compris :
  - (i) un cas de force majeure, notamment un désastre naturel tel un incendie ou une inondation,
  - (ii) une guerre ou une insurrection,
  - (iii) une émeute, une grève ou un lock-out,
  - (iv) un déraillement,
  - (v) un blocage des lignes ferroviaires, notamment en raison d'un accident, d'une manifestation ou d'une cause naturelle,
  - (vi) les conditions liées au chargement des wagons,
  - (vii) le non-respect par l'expéditeur des conditions liées à l'exécution par la compagnie de chemin de fer de ses obligations en application de l'article 113 de la Loi,
  - (viii) l'impossibilité pour la compagnie de chemin de fer d'accéder à un terminal ou les contretemps auxquels elle fait face pour y accéder,

Paragraph 169.31(1)(b) of the Act	<p><b>3.</b> (1) For the purposes of paragraph 169.31(1)(b) of the Act, a term constitutes an operational term when it sets out an obligation of recovery that the railway company must comply with if it fails to comply with an operational term that deals with a matter referred to in any of paragraphs 2(2)(a) to (g) or any other operational term referred to in subsection 2(1).</p>	<p>(ix) l'impossibilité pour la compagnie de chemin de fer de transférer à une autre compagnie de chemin de fer le trafic expédié ou les contre-temps auxquels elle fait face pour effectuer un tel transfert,</p> <p>(x) une défaillance de l'un des composants du chemin de fer.</p>	Al. 169.31(1)(b) de la Loi
Obligations of recovery	<p>(2) An obligation of recovery must set out steps that the railway company must take to minimize the consequences for the shipper of its non-compliance and to ensure that compliance, including</p> <p>(a) preparing a recovery plan for those purposes;</p> <p>(b) taking reasonable steps to secure whatever assistance may be required to carry out those purposes;</p> <p>(c) limiting any prejudicial consequences related to the non-compliance; and</p> <p>(d) implementing the recovery plan.</p>	<p><b>3.</b> (1) Pour l'application de l'alinéa 169.31(1)(b) de la Loi, constitue une condition d'exploitation toute stipulation imposant à la compagnie de chemin de fer une reprise des activités en cas de non-respect d'une condition d'exploitation qui lui est imposée et qui traite des questions visées aux alinéas 2(2)(a) à g) ou de toute autre condition d'exploitation visée au paragraphe 2(1).</p> <p>(2) La reprise des activités comprend les mesures que la compagnie de chemin de fer doit prendre afin de limiter les conséquences du non-respect pour l'expéditeur et de respecter les conditions d'exploitation en cause, notamment :</p> <p>a) la préparation d'un plan de reprise des activités à ces fins;</p> <p>b) la prise de mesures raisonnables pour obtenir toute assistance nécessaire à ces fins;</p> <p>c) la limitation du préjudice lié à ce non-respect;</p> <p>d) la mise en œuvre du plan de reprise des activités.</p>	Reprise des activités
Paragraph 169.31(1)(c) of the Act	<p><b>4.</b> (1) For the purposes of paragraph 169.31(1)(c) of the Act, a term constitutes an operational term when it sets out an obligation of the shipper towards the railway company respecting the performance of an action related to an operational term referred to in section 2, including a term that deals with any of the following matters:</p> <p>(a) the furnishing of cars to the railway company;</p> <p>(b) the handling of cars that are furnished by the railway company to the shipper;</p> <p>(c) the loading and unloading of cars, including the scheduling of and the procedures for the release of those cars;</p> <p>(d) the number and scheduling of switches; and</p> <p>(e) the provision of access to the shipper's facilities.</p>	<p><b>4.</b> (1) Pour l'application de l'alinéa 169.31(1)(c) de la Loi, constitue une condition d'exploitation toute stipulation imposant une obligation à l'expéditeur envers la compagnie de chemin de fer concernant l'exécution d'une action liée aux conditions d'exploitation visées à l'article 2, y compris toute stipulation relative à l'une des questions suivantes :</p> <p>a) la fourniture de wagons à la compagnie de chemin de fer;</p> <p>b) la manutention des wagons fournis par la compagnie de chemin de fer à l'expéditeur;</p> <p>c) le chargement des wagons et leur déchargement, notamment les calendriers et les processus de libération des wagons;</p> <p>d) le nombre de manœuvres de wagons et leur calendrier;</p> <p>e) la fourniture d'un accès aux installations de l'expéditeur.</p>	Al. 169.31(1)(c) de la Loi
Obligations of recovery	<p>(2) For the purposes of paragraph 169.31(1)(c) of the Act, a term constitutes an operational term when it sets out an obligation that the shipper must comply with in relation to an obligation of recovery referred to in section 3.</p>	<p>(2) Pour l'application du même alinéa, constitue une condition d'exploitation toute stipulation imposant à l'expéditeur une obligation liée à la reprise des activités visée à l'article 3.</p>	Reprise des activités
Communication protocols	<p><b>5.</b> For the purposes of paragraphs 169.31(1)(a) to (c) of the Act, a term constitutes an operational term when it sets out a communication protocol for the railway company and shipper to use to communicate information in respect of their compliance with an operational term, including a protocol for communicating information about</p> <p>(a) the shipped traffic, including its position, state and expected time of delivery at any particular time;</p>	<p><b>5.</b> Pour l'application des alinéas 169.31(1)(a) à c) de la Loi, constitue une condition d'exploitation toute stipulation relative aux protocoles de communication de renseignements par la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur relativement au respect des conditions d'exploitation, y compris les renseignements relatifs :</p> <p>a) au trafic expédié, notamment sa position, son état et le moment prévu pour sa livraison à tout moment donné;</p>	Protocoles de communication

- (b) any circumstance referred to in paragraph 2(2)(i);
- (c) an obligation of recovery or any obligation of the shipper related to an obligation of recovery, including reporting on the implementation of any recovery plan;
- (d) any failure of the railway company or the shipper to comply with an operational term;
- (e) the billing for services in relation to an operational term referred to in paragraph 169.31(1)(a) of the Act; and
- (f) the authorization of a terminal.

### REPEAL

#### 6. These Regulations are repealed .

#### COMING INTO FORCE

Registration

**7. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

S.C. 2014, c. 8

**(2) Section 6 comes into force on the day on which subsection 8(2) of the *Fair Rail for Grain Farmers Act* comes into force.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The *Canada Transportation Act* (CTA) provides for arbitration when shippers and railway companies are not able to reach a negotiated level of services agreement. The matters eligible for arbitration are described, in part, by the use of the expression “operational terms.” However, the CTA does not specify what an operational term is. As a consequence, shippers and railway companies debate the issue of what is an operational term in an adjudication proceeding that can be adjudicated before the Canadian Transportation Agency (the Agency). These adjudications must be ruled upon by the Agency within 35 calendar days from their filing and are processed in parallel with the arbitrations. Therefore, establishing in these Regulations a framework for what constitutes an “operational term” will give support to conducting arbitrations within the 45 to 65 calendar day statutory deadline, which is considered very short for this type of process.

#### Background

Issues concerning rail level of services, including the fulfilment of operational terms by railway companies, have been studied by the government through a number of review initiatives involving consultations with shippers and railway companies, as well as other participants in commodity supply chains.

- b) aux circonstances visées à l’alinéa 2(2)i);
- c) à la reprise des activités et à toute obligation de l’expéditeur liée à une telle reprise, notamment la communication de renseignements sur la mise en œuvre du plan de reprise des activités;
- d) au non-respect par la compagnie de chemin de fer ou l’expéditeur de toute condition d’exploitation;
- e) à la facturation des services liés aux conditions d’exploitation visées à l’alinéa 169.31(1)a) de la Loi;
- f) à l’autorisation d’un terminal.

### ABROGATION

#### 6. Le présent règlement est abrogé.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

Enregistrement

**(2) L’article 6 entre en vigueur à la date d’entrée en vigueur du paragraphe 8(2) de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*.**

L.C. 2014, ch. 8

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) prévoit un recours à l’arbitrage lorsque des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer ne sont pas en mesure de conclure une entente négociée de niveau de services. Les questions admissibles à l’arbitrage sont, en partie, décrites par l’utilisation de l’expression « conditions d’exploitation ». Toutefois, la LTC ne précise pas ce qu’est une condition d’exploitation. En conséquence, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer débattent de la question de savoir ce qu’est une condition d’exploitation dans les instances de règlement des différends devant l’Office des transports du Canada (l’Office). Les questions soumises dans ces instances doivent être tranchées par l’Office dans les 35 jours civils du dépôt d’une demande, et être traitées parallèlement aux arbitrages. Par conséquent, le fait d’établir dans ce règlement un cadre pour déterminer ce que constitue une « condition d’exploitation » fournira un appui à la conduite des arbitrages dans le délai réglementaire de 45 à 65 jours civils, lequel est considéré comme très court pour ce type de processus.

#### Contexte

Le gouvernement a étudié les questions concernant le niveau de services ferroviaires, notamment le respect des conditions d’exploitation par les compagnies de chemin de fer, par l’intermédiaire de plusieurs initiatives d’examen dans le cadre desquelles les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et d’autres participants de la chaîne d’approvisionnement ont été consultés.

## The Rail Freight Service Review

In 2008, the Minister of Transport initiated the Rail Freight Service Review to address ongoing issues with respect to complaints from Canadian shippers regarding the level of rail freight services provided by the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway Company (CP). One of the recommendations from the Rail Freight Service Review Panel was the creation of a dispute resolution mechanism for rail service agreements. The full report can be found at [www.tc.gc.ca/publications/EN/TP15042/PDF/HR/TP15042E.pdf](http://www.tc.gc.ca/publications/EN/TP15042/PDF/HR/TP15042E.pdf).

## The Facilitator's Report

In response to a recommendation in the Review Report, the Government began a facilitation process to assist the parties to establish the template service agreement and appointed Jim Dinning as the facilitator in 2011. After five months of working towards a solution that was hoped to result in stronger commercial and rail service relationships and a framework for level of services agreements, the facilitation process ended with no agreement on what constitutes operational terms and conditions for purposes of rail level of services agreements. The full Facilitator's Report can be found at <http://tc.gc.ca/eng/policy/acg-acgb-menu-3011.htm>.

## Recent legislation

The *Fair Rail Freight Service Act* (Bill C-52) was granted Royal Assent on June 26, 2013, introducing in the CTA 45 to 65 calendar day arbitrations for rail level of services matters where shippers are unable to commercially negotiate a level of services agreement with railway companies. The Agency may, on a case-by-case basis, determine eligibility of various persons in the logistics chain, including producers with producer cars, shortline railway companies and their agents, if acting as shippers, to participate as shippers in rail level of service arbitration, depending on their relationship with the railway company.

On May 29, 2014, the *Fair Rail for Grain Farmers Act* (Bill C-30) was granted Royal Assent providing the Agency with the power to specify by regulation what constitutes "operational terms" for the purposes of rail level of services arbitrations.

## Objectives

The *Regulations on Operational Terms for Arbitration on the Level of Services of Railways* (the Regulations) specify what constitutes operational terms that may be brought to rail level of services arbitration. Arbitration decisions establish level of services terms that parties (shippers and railway companies) are unable to negotiate commercially. These decisions are deemed to be confidential contracts for specified purposes.

The Regulations, in specifying what constitutes operational terms for the purposes of rail level of services arbitration, will support the efficient processing of arbitration cases within the

## Examen des services de transport ferroviaire de marchandises

En 2008, le ministre des Transports a entrepris l'Examen des services de transport ferroviaire de marchandises afin de régler des questions courantes concernant les plaintes d'expéditeurs canadiens sur les niveaux de services de transport ferroviaire de marchandises fournis par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP). L'une des recommandations du Comité d'Examen des services de transport ferroviaire de marchandises a été la création d'un mécanisme de règlement des différends pour les ententes de services ferroviaires. Le rapport complet se trouve à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/media/documents/policy/TP\\_15042\\_Final\\_Report\\_FR\\_WEB.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/policy/TP_15042_Final_Report_FR_WEB.pdf).

## Le rapport du facilitateur

En réponse à une recommandation du rapport d'examen, le gouvernement a commencé un processus de facilitation pour aider les parties à établir un modèle d'entente de services et a nommé Jim Dinning à titre de facilitateur en 2011. Après cinq mois de travail visant à identifier une solution qui permettrait de renforcer les relations sur le plan des activités commerciales et des services ferroviaires, et d'établir un cadre pour les ententes de niveau de services, le processus de facilitation a pris fin sans qu'on parvienne à s'entendre sur ce que constituent des conditions d'exploitation et des conditions aux fins des ententes de niveau de services ferroviaires. Le rapport complet du facilitateur se trouve à l'adresse suivante : <http://tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgb-menu-3011.htm>.

## Dispositions législatives récentes

La *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises* (projet de loi C-52) a reçu la sanction royale le 26 juin 2013, et a ainsi introduit dans la LTC un processus d'arbitrage de 45 à 65 jours civils pour les questions de niveau de services ferroviaires pour les expéditeurs qui ne sont pas en mesure de négocier commercialement une entente de niveau de services avec des compagnies de chemin de fer. L'Office peut, au cas par cas, déterminer l'admissibilité de différentes personnes dans la chaîne logistique, y compris les producteurs ayant des wagons de producteurs, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local et leurs agents, s'ils agissent en tant qu'expéditeurs, à participer en tant qu'expéditeurs à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services, selon leur relation avec la compagnie de chemin de fer.

Le 29 mai 2014, la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* (projet de loi C-30) a reçu la sanction royale, ce qui confère à l'Office le pouvoir de préciser par règlement ce qui constitue des « conditions d'exploitation » aux fins de l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services.

## Objectifs

Le *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services* (le Règlement) précise ce qui constitue des conditions d'exploitation qui peuvent être soumises à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services. Les décisions arbitrales établissent les conditions de niveau de services que les parties, à savoir les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, ne sont pas en mesure de négocier commercialement. Ces décisions sont réputées être des contrats confidentiels à des fins particulières.

Le Règlement, en précisant ce qui constitue des conditions d'exploitation aux fins de l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services, permettra de traiter efficacement les cas d'arbitrage à

45 to 65 calendar day statutory deadline and will reduce the need for parallel adjudication to have the Agency determine eligibility of matters submitted for arbitration.

Specifying what constitutes operational terms in the Regulations will also support the commercial negotiation of level of services agreements between the shippers and the railway companies, bringing clarity and predictability. In cases where the parties cannot reach an agreement on a commercial basis on a level of services agreement or specific terms and shippers request that the Agency arbitrate, the Regulations will help focus the issues in dispute and allow resolution within the short legislated timeframe. This will ultimately protect and advance the public interest in the economic well-being of Canadians in accordance with the objectives of the national transportation policy and promote a fair and competitive market economy, specifically by stipulating what constitutes operational terms with respect to rail level of services arbitration, for the period until the Regulations sunsets on August 1, 2016, as provided for by the *Fair Rail for Grain Farmers Act*.

### Description

The Regulations specify what constitutes “operational terms” for the purposes of paragraphs 169.31(1)(a) to (c) of the CTA and describe specific matters that constitute operational terms for the purpose of each of these paragraphs.

With respect to railway companies, the Regulations stipulate that an operational term is a term that sets out obligations on the railway company towards the shipper respecting the performance of an action related to the receiving, loading, carrying, unloading and delivering of traffic. For this purpose, the Regulations also stipulate what constitutes operational terms related to performance standards and communication protocols.

The extensive but non-exhaustive list of operational terms set out in the Regulations provides examples of level of services terms that will be eligible for arbitration between shippers and railway companies. For example, this would include railway obligations, such as the furnishing of railway company cars, the pick-up times, and transit times, along with terms that stipulate the circumstances that would make it impossible for the railway company to perform an obligation set out in an operational term.

For the purposes of paragraph 169.31(1)(b), in relation to railway companies, the Regulations stipulate that an operational term includes an obligation of recovery that the railway company must comply with if it fails to comply with the other operational terms and includes a recovery plan for the purposes of minimizing the consequences for the shipper of the railway company’s non-compliance and of ensuring that compliance.

In relation to shippers, the Regulations stipulate that an operational term is an obligation on the shipper towards the railway company, respecting the performance by a shipper of an action

l’intérieur du délai légal de 45 à 65 jours civils et réduira le besoin pour l’Office de mener en parallèle des instances de règlement des différends visant à déterminer l’admissibilité des questions soumises à l’arbitrage.

Le fait de préciser ce qui constitue des conditions d’exploitation dans le Règlement aidera à la négociation commerciale des ententes de niveau de services entre des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer, ce qui apporte ainsi de la clarté et de la prévisibilité. Lorsque les parties ne pourront pas conclure une entente commerciale de niveau de services ou sur des conditions particulières, et que l’expéditeur déposera une demande d’arbitrage auprès de l’Office, le Règlement permettra de centrer les questions litigieuses et de les régler à l’intérieur du court délai légal. En définitive, la mesure permettra de protéger et de promouvoir l’intérêt public, en ce qui a trait au bien-être économique des Canadiens, et de promouvoir une économie de marché équitable et concurrentielle, conformément aux objectifs de la politique nationale des transports, particulièrement parce qu’il précise ce qui constitue des conditions d’exploitation relativement à l’arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services, jusqu’à l’abrogation du Règlement le 1<sup>er</sup> août 2016, comme le prévoit la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*.

### Description

Le Règlement précise ce qui constitue des « conditions d’exploitation » pour l’application des alinéas 169.31(1)(a) à (c) de la LTC et décrit des conditions particulières qui constituent des conditions d’exploitation pour l’application de chacun de ces alinéas.

En ce qui a trait aux compagnies de chemin de fer, l’expression « conditions d’exploitation » est définie dans le Règlement comme étant toute stipulation imposant une obligation à la compagnie de chemin de fer envers l’expéditeur concernant l’accomplissement d’une action relativement à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises. À cette fin, le Règlement précise aussi ce qui constitue des conditions d’exploitation relatives aux normes de rendement et aux protocoles de communication.

La liste étendue et non exhaustive de conditions d’exploitation qui figure dans le Règlement renferme des exemples de conditions de niveau de services qui sont admissibles à l’arbitrage entre des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer. Cette liste comprend les obligations d’une compagnie de chemin de fer, notamment en ce qui concerne la fourniture de wagons, le calendrier de la prise en charge des wagons, les délais à respecter pour l’acheminement ainsi que des stipulations relatives aux circonstances dans lesquelles la compagnie de chemin de fer est libérée d’une obligation prévue dans les conditions d’exploitation en raison d’une impossibilité d’exécution.

Aux fins de l’application de l’alinéa 169.31(1)(b), en ce qui a trait aux compagnies de chemin de fer, le Règlement prévoit que constitue une condition d’exploitation toute stipulation imposant à la compagnie de chemin de fer une reprise des activités en cas de non-respect des obligations imposées à la compagnie dans une condition d’exploitation, notamment un plan de reprise des activités visant à limiter les conséquences du non-respect pour l’expéditeur et visant à l’exécution par la compagnie de chemin de fer de ses obligations.

En ce qui a trait aux expéditeurs, le Règlement prévoit que constitue une condition d’exploitation toute stipulation imposant une obligation à l’expéditeur envers la compagnie de chemin de fer

related to a railway company operational term. Shipper's obligations would include, for example, loading and unloading of railway company cars and the subsequent release procedures, number of switches required and provision of access to the shipper's facilities.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as the implementation of the Regulations will result in no change in administrative costs to business.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as the implementation of the Regulations will result in no costs to small businesses.

#### **Consultation**

Prior to the *Fair Rail for Grain Farmers Act* receiving Royal Assent, the issues surrounding the operational terms for rail level of services arbitration were debated in both the House of Commons and in the Senate, as well as in committees where interested parties were able to make presentations directly to parliamentarians.

There was overall support for providing clarity by way of regulation, as well as for the non-controversial operational terms. However, there was opposition to particular terms being included or excluded.

On June 9, 2014, the Agency launched its consultation on the proposed Regulations. Interested parties, from the railway, agricultural, mining, forestry and chemical sectors were asked to submit their comments by June 20, 2014. The Agency received 14 written submissions from shippers, shipper associations, provincial government departments and railway companies. In addition, a total of 12 meetings/conference calls were held with targeted stakeholders.

#### **General highlights**

During the consultation process, shippers indicated support in general for the Regulations, and they were particularly encouraged to see the level of detail contained in the consultation document. However, railway companies indicated that they do not believe the Regulations are required and the timeframe to submit comments was inadequate.

The railway companies stated that they did not provide detailed comments on each item set out in the consultation document because of the short consultation period. As well, railway companies expressed concern that arbitrators' decisions may put too much emphasis on a specific shipper's needs while not considering the impact on the network and other shippers.

Some shippers raised concerns with respect to the proposed definition of operational terms. They also indicated that the list of examples should expressly state that it is non-exhaustive. The following sections address the substantive comments received during consultations with respect to these aspects and explain how these comments were taken into account.

concernant l'accomplissement par un expéditeur d'une action relativement à une condition d'exploitation d'une compagnie de chemin de fer. Les obligations de l'expéditeur comprennent notamment le chargement et le déchargement des wagons de la compagnie de chemin de fer et les procédures subséquentes de libération de wagons, le nombre de manœuvres requises et la fourniture d'un accès aux installations de l'expéditeur.

#### **Règle du « un pour un »**

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

#### **Lentille des petites entreprises**

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

#### **Consultation**

Avant que la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* ne reçoive la sanction royale, les questions soulevées relativement aux conditions d'exploitation aux fins de l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services ont été débattues à la Chambre des communes et au Sénat, ainsi qu'en comités, où les parties intéressées ont été en mesure de présenter leurs observations directement aux membres du Parlement.

Un appui général a été accordé à l'objectif visant à assurer la clarté au moyen d'un règlement ainsi qu'à celui de préciser des conditions d'exploitation qui ne suscitent pas de controverse. Cependant, l'inclusion ou l'exclusion de certaines conditions particulières ont suscité de l'opposition.

Le 9 juin 2014, l'Office a lancé une consultation sur le règlement proposé. Des parties intéressées provenant des secteurs ferroviaire, agricole, minier, forestier et chimique ont été appelées à soumettre leurs commentaires avant le 20 juin 2014. L'Office a reçu 14 mémoires écrits de la part d'expéditeurs, d'associations d'expéditeurs, de ministères provinciaux et de compagnies de chemin de fer. Un total de 12 réunions/téléconférences ont également eu lieu auprès d'intervenants ciblés.

#### **Faits saillants généraux**

Durant le processus de consultation, des expéditeurs ont signifié leur appui en général au Règlement et ont en particulier appuyé le niveau de détail que renfermait le document de consultation. D'un autre côté, les compagnies de chemin de fer ont indiqué qu'elles ne croient pas que le Règlement soit nécessaire et que la période pour soumettre des commentaires était inadéquate.

Les compagnies de chemin de fer ont indiqué qu'elles n'ont pas fourni de commentaires détaillés sur chaque élément du document de consultation, en raison de la courte période de consultation. De plus, les compagnies de chemin de fer s'inquiétaient du fait que des décisions arbitrales risquaient de mettre un accent trop important sur les besoins d'un expéditeur en particulier et ainsi de faire fi de l'impact sur le réseau et les autres expéditeurs.

Certains expéditeurs ont remis en question la définition proposée des conditions d'exploitation. Selon eux, il était nécessaire d'indiquer expressément que la liste des exemples n'est pas exhaustive. Les sections ci-après portent sur d'autres commentaires reçus durant les consultations à propos de ces aspects et expliquent comment ils ont été pris en compte.

**Definition of “operational terms”**

Some shippers expressed the view that the proposed definition of “operational terms” was restrictive and narrow. In their view, operational terms should not be limited to acts necessary for the maintenance of a railway or the operation of a train. Certain shippers suggested using the expression “in support of” instead of “necessary” to broaden the definition. Others suggested adopting the concept of “performance of a work” in order to alleviate the restrictiveness of the proposed definition.

In order to ensure that the expression “operational terms” is broad enough, the Agency has not used the word “necessary” in formulating the definition. In addition, “operational terms” is defined in relation to the performance of an action related to the receiving, loading, carrying, unloading and delivering of traffic.

**List of examples**

Shippers indicated their support of the Agency’s approach to providing examples of a broad range of operational terms in the consultation document. However, they stated their view that care should be taken to ensure that other operational terms not specified in the Regulations could nonetheless be brought forward in the future by shippers. In other words, shippers expected the Regulations to recognize that other operational terms applicable to unique circumstances may be submitted for arbitration.

To address this concern, the Agency has used language to indicate that the list of examples is not exhaustive for the purpose of the Regulations.

**Specific comments by category**

The Agency developed three categories of terms for stakeholders’ consideration during the consultation process:

**Category 1** — Operational terms referred to in the CTA included terms and examples related to the services and obligations of the railway company to a shipper, communications protocols, performance standards, obligations of the shipper and recovery plans.

With respect to this category, the main comment from shippers was that some of the wording used in describing performance standard examples allowed for service failure. However, they indicated their agreement that performance standards could be established in relation to a range, variability or window associated with a particular aspect of service. Shippers indicated that such service windows, within which the performance must be provided, would be an acceptable means of setting performance in most cases.

These concerns have been taken into account by setting out in the Regulations that performance standards can be expressed using any metric, which will be determined by the arbitrator on a case-by-case basis, without prescribing any specific performance standard that will apply between a shipper and a railway company.

Some shippers were concerned with the consultation document indicating that an operational term could include “obligations of the shipper.” They suggested that reference to “conditions on shipper” would be more appropriate. They pointed out that the CTA provides the shipper with the option to submit for arbitration

**Définition de « conditions d’exploitation »**

Certains expéditeurs étaient d’avis que la définition proposée de « conditions d’exploitation » était restrictive et étroite. À leur avis, les conditions d’exploitation ne devraient pas se limiter à des actions nécessaires pour l’entretien d’un chemin de fer ou l’exploitation d’un train. Certains expéditeurs ont suggéré d’utiliser l’expression « à l’appui de » au lieu de « nécessaire » pour élargir la portée de la définition. D’autres ont suggéré d’adopter le concept de « réalisation de travaux » afin que la définition proposée soit moins restrictive.

Afin de s’assurer que l’expression « conditions d’exploitation » soit suffisamment large, l’Office n’a pas utilisé le mot « nécessaire » dans la définition. Par ailleurs, les « conditions d’exploitation » sont définies en lien avec l’accomplissement d’une action relativement à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises.

**Liste des exemples**

Les expéditeurs ont appuyé l’approche de l’Office qui a choisi de fournir des exemples d’une vaste gamme de conditions d’exploitation dans le document de consultation. Toutefois, ils ont soutenu qu’il faudrait veiller à ce que les expéditeurs puissent tout de même soulever des conditions d’exploitation qui ne sont pas précisées dans le Règlement. Autrement dit, les expéditeurs s’attendaient à ce que le Règlement reconnaisse que d’autres conditions d’exploitation applicables à des circonstances uniques pourraient être soumises à l’arbitrage.

Pour tenir compte de cette question, l’Office a utilisé une formulation qui indique que la liste d’exemples n’est pas exhaustive pour l’application du Règlement.

**Commentaires particuliers par catégorie**

L’Office a réparti en trois catégories les conditions présentées aux intervenants, afin d’obtenir leurs commentaires durant le processus de consultation :

**Catégorie 1** — Les conditions d’exploitation dans la LTC comprennent des conditions et des exemples concernant les services et les obligations d’une compagnie de chemin de fer envers un expéditeur, les protocoles de communication, les normes de rendement, les obligations de l’expéditeur et les plans de reprise des activités.

En ce qui a trait à cette catégorie, le principal commentaire des expéditeurs a été qu’une partie du libellé utilisé pour décrire les exemples de normes de rendement autoriserait les manquements de service. Toutefois, ils ont indiqué leur accord pour que des normes de rendement soient établies en lien avec une gamme, une variabilité ou une fenêtre liée à un aspect particulier du service. Les expéditeurs ont indiqué que de telles fenêtres de service, à l’intérieur desquelles le rendement doit être fourni, seraient un moyen acceptable pour définir le rendement dans la plupart des cas.

Compte tenu de ces préoccupations, il a été établi dans le Règlement que les normes de rendement peuvent être exprimées selon certains paramètres, qui seront déterminés par l’arbitre au cas par cas, sans prescrire une norme de rendement particulière applicable entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer.

Certains expéditeurs étaient préoccupés par le fait que le document de consultation indiquait qu’une condition d’exploitation pouvait inclure « des obligations de l’expéditeur ». Selon eux, une référence à des « conditions visant les expéditeurs » serait plus appropriée. Ils soulignent que la LTC donne à l’expéditeur l’option

operational terms it wants, which makes it clear that the shipper is not obligated to submit anything under subsection 169.31(1) of the CTA if it does not so desire.

The Agency acknowledges that shippers have discretion in identifying the operational terms they include in their submission for arbitration. However, paragraph 169.31(1)(c) of the CTA states that “any operational term that the shipper must comply with that is related to[...].” Such operational terms under paragraph 169.31(1)(c), if imposed on the shipper by an arbitration decision, become obligations which the shipper must comply with. This concern was therefore not addressed in the Regulations.

**Category 2** — Terms that are not specifically mentioned in the CTA but could be considered as operational terms for purposes of subsection 169.31(1) including terms and examples related to force majeure, dispute resolution, incorporation of tariffs by reference and routings.

Shippers expressed the view that these terms, with the exception of incorporation of tariffs by reference, are essential terms in order to have an effective level of services agreement. Shippers voiced their concerns that allowing incorporation of tariffs by reference may permit a railway company to change the overall terms and effectiveness of an arbitration decision.

The incorporation by reference of a railway company’s tariff provision is a method by which an arbitrator may formulate an operational term the arbitrator decides to impose in its arbitration decision, not a distinct operational term. Accordingly, the comments did not need to be addressed in the Regulations.

The Agency is of the view that dispute resolution provisions may be terms that relate to an operational term, but do not constitute a discrete operational term. Therefore, dispute resolution provisions could not be included as explicit terms that constitute operational terms under paragraph 169.31(1)(a) of the CTA.

**Category 3** — Matters that are not to be considered for the purposes of subsection 169.31(1) of the CTA, including terms and examples related to reciprocal performance incentives and consequences for non-performance and damages.

Shippers expressed strong views with respect to the reciprocal performance incentives and consequences for non-performance not being specified as operational terms in the Regulations. According to these shippers, these are necessary to restore balance in the commercial relationship between shippers and railway companies, pointing out that shippers are subject to penalties and other consequences under railway company tariffs. Shippers expressed that they only want railway companies to be held accountable in the same way that the railway companies hold shippers to be accountable right now.

Some expressed the view that shippers would have difficulty negotiating a reciprocal consequences clause in a confidential contract level of services agreement if these are not characterized as operational terms under the Regulations.

de soumettre à l’arbitrage des conditions d’exploitation de son choix, ce qui indique clairement qu’il n’est pas obligé de soumettre quoi que ce soit en vertu du paragraphe 169.31(1) de la LTC s’il ne le souhaite pas.

L’Office reconnaît que les expéditeurs ont la liberté d’indiquer les conditions d’exploitation qu’ils veulent inclure dans leur demande d’arbitrage. Toutefois, l’alinéa 169.31(1)c) de la LTC est formulé comme suit : « les conditions d’exploitation auxquelles l’expéditeur est assujéti et qui sont liées au[...] ». De telles conditions d’exploitation en vertu de l’alinéa 169.31(1)c), si elles sont imposées à l’expéditeur par une décision arbitrale, deviennent des obligations auxquelles l’expéditeur est assujéti. Ces préoccupations n’ont donc pas été prises en compte dans le Règlement.

**Catégorie 2** — Conditions qui ne sont pas expressément mentionnées dans la LTC, mais qui pourraient être considérées comme étant des conditions d’exploitation pour l’application du paragraphe 169.31(1), notamment des conditions et des exemples relatifs aux cas de force majeure, au règlement des différends, à l’incorporation des tarifs par renvoi et aux parcours.

Les expéditeurs estiment que ces conditions, à l’exception de l’incorporation des tarifs par renvoi, sont essentielles pour qu’une entente de niveau de services soit efficace. Les expéditeurs se sont dits préoccupés du fait que, si l’on permet d’incorporer les tarifs par renvoi, les compagnies de chemin de fer pourraient changer l’ensemble des conditions imposées dans les décisions arbitrales et en compromettre l’efficacité.

L’incorporation par renvoi des dispositions tarifaires d’une compagnie de chemin de fer est une méthode par laquelle un arbitre peut formuler une condition d’exploitation qu’il décide d’imposer dans sa décision arbitrale, non pas une condition d’exploitation distincte. Par conséquent, il n’a pas été nécessaire de tenir compte de ces commentaires dans le Règlement.

L’Office est d’avis que des dispositions prévoyant le règlement des différends pourraient être des conditions rattachées à une condition d’exploitation, mais qu’elles ne constituent pas des conditions d’exploitation distinctes. Par conséquent, de telles dispositions prévoyant le règlement des différends ne pouvaient pas être incluses en tant que conditions explicites constituant des conditions d’exploitation en vertu de l’alinéa 169.31(1)a) de la LTC.

**Catégorie 3** — Les questions qui ne peuvent pas être prises en compte aux fins du paragraphe 169.31(1) de la LTC, y compris les conditions et exemples d’incitatifs de rendement réciproque et de conséquences en cas d’inexécution.

Le fait que les incitatifs de rendement réciproque et les conséquences en cas d’inexécution ne constituent pas des conditions d’exploitation particulières visées par le Règlement a suscité de vives réactions auprès des expéditeurs. Selon eux, ces aspects sont nécessaires pour rétablir un équilibre dans la relation commerciale entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, soulignant que les expéditeurs sont assujéti à des pénalités et à d’autres conséquences, selon les dispositions tarifaires des compagnies de chemin de fer. Les expéditeurs ont affirmé qu’ils veulent seulement que les compagnies de chemin de fer soient tenues responsables de la même façon que ces compagnies tiennent les expéditeurs responsables en ce moment.

Certains étaient d’avis que les expéditeurs auraient de la difficulté à négocier une clause de conséquences réciproques dans le contrat confidentiel concernant le niveau de services si ces clauses ne sont pas caractérisées comme étant des conditions d’exploitation en vertu du Règlement.



One shipper also expressed concern that its ability to access other remedies, such as seeking damages for non-performance through the courts, may be circumvented should consequences for non-performance not form part of an arbitration decision.

Reciprocal performance incentives, penalties and damages were considered. However, while they may be terms that relate to an operational term, they do not constitute a discrete operational term and as a result, cannot constitute operational terms under paragraph 169.31(1)(a) of the CTA.

However, other remedies have been made available to deal with service failures and non-performance, such as administrative monetary penalties of up to \$100,000 per violation. In addition, in level of services adjudications under paragraph 116(4)(c.1), the Agency may now order a railway company to pay to a shipper compensation for expenses arising from the railway company's failure to fulfill its service obligations, including those established in an arbitrator's decision, where the Agency finds that a breach has occurred. These measures may be significant deterrents so as to ensure compliance with arbitration decisions.

### Rationale

These Regulations provide a definition of "operational terms" and provide non-exhaustive lists of specific operational terms eligible for rail level of services arbitration.

When the *Fair Rail Freight Service Act* was granted Royal Assent on June 26, 2013, it gave the Agency the responsibility to provide arbitration services for rail level of services where shippers are unable to commercially negotiate level of services agreements with railway companies. The legislation limited the scope of what could be submitted to arbitration to, in part, operational terms. However, the legislation did not define "operational terms."

On May 29, 2014, the *Fair Rail for Grain Farmers Act* was granted Royal Assent and the Government mandated the Agency to specify by regulation what constitutes "operational terms" for the purposes of the legislation. The Regulations clarify the matters eligible to be brought to arbitration and facilitate the efficient processing of cases within the short statutory deadlines.

Agency decisions determining matters eligible for arbitration must remain confidential if requested by parties. As a result, these Agency decisions do not provide for public education about what operational matters are eligible for arbitration. The Regulations provide clarity to shippers, railway companies and the public as to what matters are eligible for arbitration.

These Regulations do not add any administrative costs for parties to bear. Rather, they reduce the costs to participate in arbitration by focusing the process on matters eligible for the arbitrator to consider and by reducing the need for parties to debate the meaning of "operational terms" before the Agency in a parallel adjudication under section 169.43 of the CTA.

Un des expéditeurs était préoccupé du fait qu'il pourrait ne pas avoir accès à d'autres mesures de réparation, par exemple saisir un tribunal d'une réclamation en dommages-intérêts en cas d'inexécution, si les conséquences d'une inexécution ne pouvaient pas faire partie d'une décision arbitrale.

Les incitatifs de rendement réciproque, les pénalités et les dommages-intérêts ont été considérés. Toutefois, bien que ces conditions puissent être liées à une condition d'exploitation, elles ne constituent pas des conditions d'exploitation distinctes et ne peuvent donc pas constituer des conditions d'exploitation en vertu de l'alinéa 169.31(1)a) de la LTC.

Toutefois, d'autres mesures de réparation peuvent s'appliquer en cas de manquement à fournir des services et d'inexécution, comme des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$ par violation. De plus, lorsqu'il tranche des plaintes concernant le niveau de services en vertu de l'alinéa 116(4)(c.1), l'Office peut désormais ordonner à une compagnie de chemin de fer de verser une indemnité à un expéditeur qui a dû supporter des dépenses en conséquence du manquement de la compagnie de chemin de fer à ses obligations en matière de services, y compris celles établies dans une décision arbitrale, dans laquelle l'Office a conclu qu'il y a eu non-respect des obligations. Ces mesures peuvent constituer des mesures de dissuasion importantes en vue du respect des décisions arbitrales.

### Justification

Ce règlement définit ce que sont des « conditions d'exploitation » et fournit des listes non exhaustives de conditions d'exploitation particulières qui sont admissibles à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services.

Lorsque la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises* a reçu la sanction royale le 26 juin 2013, l'Office s'est vu confier la responsabilité de fournir des services d'arbitrage sur les niveaux de services ferroviaires lorsque les expéditeurs sont incapables de négocier commercialement des ententes de niveau de services avec des compagnies de chemin de fer. La LTC limitait, en partie, aux conditions d'exploitation la portée de ce qui pouvait être soumis à l'arbitrage. Toutefois, la LTC ne définissait pas les « conditions d'exploitation ».

Le 29 mai 2014, la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* a reçu la sanction royale et le gouvernement a mandaté l'Office pour préciser par règlement ce qui constitue des « conditions d'exploitation » aux fins de la LTC. Le Règlement précise quelles questions sont admissibles à l'arbitrage et facilite le traitement efficace des cas à l'intérieur des brefs délais prescrits par la LTC.

Les décisions de l'Office déterminant quelles questions sont admissibles à l'arbitrage doivent rester confidentielles si les parties le demandent. Par conséquent, les décisions de l'Office ne permettent pas d'informer le public sur les conditions d'exploitation qui constituent des questions admissibles à l'arbitrage. Le Règlement indique clairement aux expéditeurs, aux compagnies de chemin de fer et au public quelles questions sont admissibles à l'arbitrage.

Les parties n'auront pas de coûts administratifs additionnels à assumer en conséquence de ce règlement. Les coûts de participation à l'arbitrage seront plutôt réduits, car le processus sera centré sur les questions admissibles à l'arbitrage que l'arbitre devra considérer. Les parties auront aussi moins besoin de débattre de la signification des « conditions d'exploitation » devant l'Office dans une instance de règlement formel des différends menée en parallèle en vertu de l'article 169.43 de la LTC.

**Implementation, enforcement and service standards**

Arbitration decisions establish the level of services terms, which are deemed to be confidential contracts between railway companies and shippers.

Administrative monetary penalties will be used to enforce railway compliance with arbitration decisions. Alleged violations of an obligation imposed on a railway company in a level of services arbitration decision will be investigated. If a contravention has taken place, the Agency has the authority to issue a notice of violation of up to \$100,000 per violation. In addition, in level of services adjudications under paragraph 116(4)(c.1), the Agency may now order a railway company to pay to a shipper compensation for expenses arising from the railway company's failure to fulfill its service obligations, including those established in an arbitrator's decision, where the Agency finds that a breach has occurred. The Agency will determine the types of expenses that will be compensable under this provision, that may include demurrage fees that the shipper pays and labour costs paid unnecessarily as a result of the railway company's service failure. These measures may be significant deterrents so as to ensure compliance with arbitration decisions.

Shippers may also bring a claim to the courts for the neglect or refusal of a railway company to fulfill its level of services obligations.

As provided for by the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, the authority to create the subject Regulations will sunset on August 1, 2016, unless, before that day, their coming into force is postponed by a resolution passed by both Houses of Parliament.

**Contact**

Gerry Nera  
Director  
Alternative Dispute Resolution  
Canadian Transportation Agency  
15 Eddy Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0N9  
Telephone: 819-953-0365  
Fax: 819-953-6613  
Email: gerry.nera@otc-cta.gc.ca

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

Les décisions arbitrales établissent les conditions du niveau de services, qui sont réputées être des contrats confidentiels entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

Les sanctions administratives pécuniaires serviront à assurer l'exécution des décisions arbitrales par les compagnies de chemin de fer. Les violations alléguées d'une obligation imposée à une compagnie de chemin de fer dans une décision arbitrale sur un niveau de services feront l'objet d'une enquête. Si une contravention est commise, l'Office a le pouvoir de délivrer un procès-verbal pouvant atteindre 100 000 \$ par violation. De plus, lorsqu'il tranche des plaintes portant sur le niveau de services en vertu de l'alinéa 116(4)(c.1), l'Office peut désormais ordonner à une compagnie de chemin de fer de verser une indemnité à un expéditeur qui a dû supporter des dépenses en conséquence du manquement de la compagnie de chemin de fer à ses obligations en matière de services, y compris celles établies dans une décision arbitrale, dans laquelle l'Office a conclu qu'il y a eu non-respect des obligations. Ces mesures peuvent constituer des mesures de dissuasion importantes en vue du respect des décisions arbitrales. L'Office déterminera les types de dépenses qui peuvent être indemnisées aux termes de cette disposition, lesquelles pourraient comprendre les droits de stationnement que l'expéditeur paie et les coûts de la main-d'œuvre payés sans raison valable en raison du manquement de la compagnie de chemin de fer à ses obligations en matière de services.

Les expéditeurs peuvent également porter une réclamation devant les tribunaux en cas de négligence ou de refus par une compagnie de chemin de fer de remplir ses obligations en matière de niveau de services.

Comme le prévoit la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, les dispositions autorisant la prise du règlement visé seront abrogées le 1<sup>er</sup> août 2016, sauf si, avant cette date, l'entrée en vigueur de ces dispositions est prorogée par résolution adoptée par les deux chambres du Parlement.

**Personne-ressource**

Gerry Nera  
Directeur  
Modes alternatifs de résolution des conflits  
Office des transports du Canada  
15, rue Eddy  
Gatineau (Québec)  
K1A 0N9  
Téléphone : 819-953-0365  
Télécopieur : 819-953-6613  
Courriel : gerry.nera@otc-cta.gc.ca

Registration  
SOR/2014-193 August 1, 2014

CANADA TRANSPORTATION ACT

**Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations**

P.C. 2014-896 July 31, 2014

Whereas, pursuant to subsection 36(2) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Canadian Transportation Agency has given the Minister of Transport notice of the annexed Regulations;

Therefore, the Canadian Transportation Agency, pursuant to section 128 of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations*.

Gatineau, July 21, 2014

GEOFFREY C. HARE  
*Member*  
*Canadian Transportation Agency*  
SAM BARONE  
*Member*  
*Canadian Transportation Agency*

Whereas, pursuant to subsection 128(1) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, the Canadian Transportation Agency may make regulations determining the rate per car to be charged for interswitching traffic and establishing distance zones for that purpose;

Whereas, pursuant to subsection 128(1.1)<sup>b</sup> of that Act, the Agency may, in a regulation made under paragraph 128(1)(c) of that Act, prescribe different distances for the regions or goods that that regulation specifies;

Whereas, pursuant to subsection 128(2) of that Act, in determining the interswitching rate, the Agency has taken into consideration those reductions in costs that, in the Agency's opinion, result from moving a greater number of cars or from transferring several cars at the same time;

Whereas, pursuant to subsection 128(3) of that Act, in determining the interswitching rate the Agency has considered the average variable costs of all movements of traffic that are subject to interswitching rates and has determined that the rates set out in the annexed Regulations are not less than the variable costs of moving the traffic;

Whereas, pursuant to section 112 of that Act, the rates set out in the annexed Regulations are commercially fair and reasonable to all parties;

And whereas, based on the evidence available to the Agency, the Agency has determined that the interswitching rates are to be the rates set out in the annexed Regulations;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 8, s. 7(1)

Enregistrement  
DORS/2014-193 Le 1<sup>er</sup> août 2014

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

**Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire**

C.P. 2014-896 Le 31 juillet 2014

Attendu que, conformément au paragraphe 36(2) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada a fait parvenir à la ministre des Transports un avis relativement au règlement ci-après,

À ces causes, en vertu de l'article 128 de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après.

Gatineau, le 21 juillet 2014

*Membre*  
*de l'Office des transports du Canada*  
GEOFFREY C. HARE  
*Membre*  
*de l'Office des transports du Canada*  
SAM BARONE

Attendu que, en vertu du paragraphe 128(1) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, l'Office des transports du Canada peut, par règlement, fixer le prix par wagon à exiger pour l'interconnexion du trafic et, à cette fin, établir des zones tarifaires;

Attendu que, en vertu du paragraphe 128(1.1)<sup>b</sup> de cette loi, l'Office peut, par un règlement pris en vertu de l'alinéa 128(1)c) de cette loi, prévoir des distances différentes selon les régions ou les marchandises qui y sont précisées;

Attendu que, conformément au paragraphe 128(2) de cette loi, l'Office a, au moment de fixer le prix, pris en compte les réductions de frais qui, à son avis, sont entraînées par le mouvement d'un plus grand nombre de wagons ou par le transfert de plusieurs wagons à la fois;

Attendu que, conformément au paragraphe 128(3) de cette loi, l'Office a tenu compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises assujettis au prix d'interconnexion et a conclu que le prix établi par le règlement ci-après n'est pas inférieur aux frais variables de ces transports;

Attendu que, conformément à l'article 112 de cette loi, le prix fixé par le règlement ci-après est commercialement équitable et raisonnable vis-à-vis des parties;

Attendu que l'Office a conclu, en se fondant sur la preuve à sa disposition, que le prix d'interconnexion doit être celui indiqué dans le règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 10

<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 8, par. 7(1)

**REGULATIONS AMENDING THE RAILWAY  
INTERSWITCHING REGULATIONS**

**AMENDMENTS**

**1. (1) Subsection 7(2) of the *Railway Interswitching Regulations*<sup>1</sup> is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):**

(e) interswitching distance zone 5, being a zone that includes sidings located

- (i) within Manitoba, Saskatchewan or Alberta,
- (ii) wholly or partly within a radius of 160 km of an interchange located in Manitoba, Saskatchewan or Alberta, and
- (iii) wholly outside interswitching distance zones 1, 2, 3 and 4.

**(2) Paragraph 7(2)(e) of the Regulations is repealed.**

**2. (1) Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

**8.** Subject to sections 9 and 9.1, the interswitching rate charged by a terminal carrier for traffic originating in or destined to an interswitching distance zone set out in column I of the schedule is the interswitching rate set out in column II or III, as the case may be.

**(2) Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

**8.** Subject to section 9, the interswitching rate charged by a terminal carrier for traffic originating in or destined to an interswitching distance zone set out in column I of the schedule is the interswitching rate set out in column II or III, as the case may be.

**3. (1) The Regulations are amended by adding the following after section 9:**

**9.1** If a siding is located wholly or partly within interswitching distance zone 5 and the point of connection with the siding is more than 40 km from an interchange along the line of track of a terminal carrier, the interswitching rate for each car is increased for each kilometre over 40 km by an amount equal to the rate per kilometre set out in item 5, column IV or V, as the case may be, of the schedule.

**(2) Section 9.1 of the Regulations is repealed.**

**4. (1) The schedule to the Regulations is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.**

**(2) Item 5 of the schedule to the Regulations is repealed.**

**COMING INTO FORCE**

**5. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Subsections 1(2), 2(2), 3(2) and 4(2) come into force on the day on which subsection 7(2) of the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, chapter 8 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force.**

<sup>1</sup> SOR/88-41

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR  
L'INTERCONNEXION DU TRAFIC FERROVIAIRE**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) Le paragraphe 7(2) du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :**

e) la zone tarifaire d'interconnexion 5, qui comprend les voies d'évitement situées à la fois :

- (i) au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta,
- (ii) en totalité ou en partie dans un rayon de 160 km d'un lieu de correspondance situé au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta,
- (iii) en totalité à l'extérieur des zones tarifaires d'interconnexion 1, 2, 3 et 4.

**(2) L'alinéa 7(2)e) du même règlement est abrogé.**

**2. (1) L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8.** Sous réserve des articles 9 et 9.1, le prix que le transporteur de tête de ligne exige pour l'interconnexion du trafic en provenance ou à destination d'une zone tarifaire d'interconnexion mentionnée à la colonne I de l'annexe est celui prévu aux colonnes II ou III de cette annexe, selon le cas.

**(2) L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8.** Sous réserve de l'article 9, le prix que le transporteur de tête de ligne exige pour l'interconnexion du trafic en provenance ou à destination d'une zone tarifaire d'interconnexion mentionnée à la colonne I de l'annexe est celui prévu aux colonnes II ou III de cette annexe, selon le cas.

**3. (1) Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :**

**9.1** Lorsqu'une voie d'évitement est située en totalité ou en partie dans la zone tarifaire d'interconnexion 5 et que le point de raccordement avec cette voie est à une distance de plus de 40 km d'un lieu de correspondance le long de la ligne de chemin de fer d'un transporteur de tête de ligne, le prix d'interconnexion pour chaque wagon faisant l'objet d'une interconnexion est augmenté, pour chaque kilomètre en sus de 40 km, d'un montant égal au prix par kilomètre indiqué, selon le cas, aux colonnes IV ou V de l'article 5 de l'annexe.

**(2) L'article 9.1 du même règlement est abrogé.**

**4. (1) L'annexe du même règlement est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.**

**(2) L'article 5 de l'annexe du même règlement est abrogé.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Les paragraphes 1(2), 2(2), 3(2) et 4(2) entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 7(2) de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, chapitre 8 des Lois du Canada (2014).**

<sup>1</sup> DORS/88-41

**SCHEDULE**  
**(Subsection 4(1))****SCHEDULE**  
**(Sections 8 to 10)****INTERSWITCHING RATES**

	Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Interswitching distance zone	Rate per car for interswitching traffic to or from a siding (\$)	Rate per car for interswitching a car block (\$)	Additional rate per kilometre for interswitching a car (\$)	Additional rate per kilometre for interswitching a car in a car block (\$)
1.	Zone 1	229	46	N/A	N/A
2.	Zone 2	248	55	N/A	N/A
3.	Zone 3	284	65	N/A	N/A
4.	Zone 4	251	74	3.38	1.20
5.	Zone 5	325	118	2.10	1.60

**ANNEXE**  
**(paragraphe 4(1))****ANNEXE**  
**(articles 8 à 10)****PRIX D'INTERCONNEXION**

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Zone tarifaire d'interconnexion	Prix par wagon pour l'interconnexion du trafic à destination ou en provenance d'une voie d'évitement (\$)	Prix par wagon pour l'interconnexion d'une rame de wagons (\$)	Prix additionnel par kilomètre pour l'interconnexion d'un wagon (\$)	Prix additionnel par kilomètre pour l'interconnexion d'un wagon dans une rame de wagons (\$)
1.	Zone 1	229	46	s.o	s.o
2.	Zone 2	248	55	s.o	s.o
3.	Zone 3	284	65	s.o	s.o
4.	Zone 4	251	74	3,38	1,20
5.	Zone 5	325	118	2,10	1,60

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

The 2013 Western Canadian grain crop, at 76 million tonnes, is 50% higher than a normal crop. This volume has put significant pressure on Western Canada's grain handling and transportation system, which, when combined with extremely cold temperatures and difficult winter conditions, affected normal railway operations.

The inability of the railway companies (carriers) to move the bumper crop created an extraordinary disruption to the effective and continued operation of the grain handling and logistics system, and compromised the ability of Canadian grain to access domestic and export markets. Railway companies' ability to move other

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

La campagne agricole pour le grain de l'Ouest canadien de 2013, à 76 millions de tonnes, est 50 % plus élevée qu'une campagne normale. En raison de ce volume, le réseau de manutention et de transport du grain de l'Ouest canadien a subi une énorme pression; cette situation, lorsqu'on la combine à des températures extrêmement froides et des conditions hivernales difficiles, a perturbé le cours normal des activités ferroviaires.

Comme les compagnies de chemin de fer (transporteurs) étaient incapables de transporter les récoltes exceptionnelles, l'efficacité et la continuité du système de manutention du grain et de la logistique connexe ont subi une perturbation extraordinaire, ce qui a compromis la capacité d'apporter le grain canadien sur les marchés

commodities was also adversely affected by the extreme conditions.

To address this situation, on March 26, 2014, Minister Ritz, supported by Minister Raitt, introduced in Parliament Bill C-30, *An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures (Fair Rail for Grain Farmers Act)*.

Section 7 of the *Fair Rail for Grain Farmers Act* empowers the Canadian Transportation Agency (the Agency) to prescribe new interswitching rates for customers at distances for specific regions, and for commodities as the Agency sees appropriate. The Government indicated that this amendment would be used to permit the interswitching of all commodities within a limit of 160 kilometres, in the Prairie Provinces (Alberta, Saskatchewan and Manitoba), extending the limit from the existing limit of 30 kilometres to ensure maximum opportunity for competition and for additional railway service to support grain farmers in the Prairie Provinces.

Forty-eight primary grain elevators currently have access to more than one railway, including American railways, with the interswitching distance limit of 30 kilometres provided for in the *Railway Interswitching Regulations*, SOR/88-41, as amended. With this amendment, the number of primary grain elevators located across the Prairie Provinces with the potential to be served by interswitching will increase to 261. This is a more than a five-fold increase in elevator accessibility to more than one railway. Eligibility to take advantage of the extended interswitching limit is also being extended to shippers of other commodities so they can take advantage of access to more than one carrier.

As the *Fair Rail for Grain Farmers Act* was granted Royal Assent on May 29, 2014, the Agency is now moving forward to amend the *Railway Interswitching Regulations*.

## Background

The Agency is an independent, quasi-judicial tribunal and economic regulator that makes decisions on a wide range of economic matters involving federally regulated modes of transportation including rail. With respect to regulations, the Agency is exercising its role as an economic regulator, and gives notice to the Minister of any regulation it is proposing to make and every regulation made is done so, only with the approval of the Governor in Council.

Regulated in Canada since 1904, interswitching is a competitive access provision of the *Canada Transportation Act* (CTA) for the benefit of shippers. It is a service where a carrier picks up a shipper's traffic at either its origin or destination, and conveys it to an interchange point with a second carrier, which then completes the movement to its ultimate destination. This ensures that captive shippers (i.e. shippers with only one choice of railway) have fair and reasonable access to the rail system at a regulated rate.

The *Railway Interswitching Regulations* set the rates to be charged for interswitching services provided by the terminal carrier, thereby establishing a predictable and fair pricing regime that

intérieurs et d'exportation. Les conditions extrêmes ont également eu de graves effets sur la capacité des compagnies de chemin de fer à transporter les autres marchandises.

Pour régler cette situation, le 26 mars 2014, le ministre Ritz, appuyé par la ministre Raitt, a présenté au Parlement le projet de loi C-30, la *Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures* (la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*).

L'article 7 de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* confère à l'Office des transports du Canada (l'Office) le pouvoir de prescrire de nouveaux prix d'interconnexion pour les clients à distance pour des régions particulières, et pour le transport de marchandises, selon ce qu'il juge approprié. Le gouvernement a indiqué que cette modification permettrait l'interconnexion de tous les types de marchandises dans une limite de 160 kilomètres, dans les provinces des Prairies (Alberta, Saskatchewan et Manitoba), ce qui repousse la limite auparavant fixée à 30 kilomètres, afin de donner la meilleure occasion de concurrence possible et d'ajouter des services ferroviaires pour aider les producteurs de grain dans les provinces des Prairies.

Quarante-huit exploitants de silos de grain primaires ont présentement accès à plus d'un chemin de fer, y compris à des chemins de fer américains, selon la limite de distance d'interconnexion actuelle de 30 kilomètres prévue dans le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41, modifié. Cette modification permettra d'établir à 261 les silos de grain primaires répartis dans les provinces des Prairies pouvant être desservis grâce à l'interconnexion. Cela fera en sorte que plus de cinq fois plus d'exploitants de silos-élevateurs auront accès à plus d'un chemin de fer. Des expéditeurs d'autres marchandises pourront eux aussi tirer parti de cette limite d'interconnexion repoussée et ainsi bénéficier d'un accès à plus d'un transporteur.

Comme la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* a reçu la sanction royale le 29 mai 2014, l'Office va maintenant de l'avant avec la modification du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*.

## Contexte

L'Office est un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation économique qui prend des décisions sur un grand nombre de questions économiques concernant les modes de transport de compétence fédérale, notamment le transport ferroviaire. En ce qui a trait à la réglementation, l'Office exerce son rôle d'organisme de réglementation économique et donne avis au ministre de tout règlement qu'il propose de prendre, et chaque règlement est assujéti à ce processus, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil.

L'interconnexion du trafic ferroviaire, réglementée au Canada depuis 1904, est une disposition d'accès concurrentiel de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) à l'avantage des expéditeurs. Il s'agit d'un service où un transporteur ramasse le trafic d'un expéditeur soit à son point d'origine, soit à destination, et le transfère à un lieu de correspondance donné à un deuxième transporteur, qui l'apporte jusqu'à sa destination ultime. Cette mesure permet que les expéditeurs captifs (c'est-à-dire ceux qui n'ont qu'un choix de compagnie de chemin de fer) aient un accès équitable et raisonnable au réseau ferroviaire à un prix réglementé.

Le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* fixe les prix des services d'interconnexion fournis par le transporteur de tête de ligne et institue ainsi un régime d'établissement de prix

is applied equally to all terminal carriers providing interswitching services. Carriers are fully responsible for reimbursing each other.

The interswitching provisions of the CTA are considered to be competitive access provisions, allowing the shipper to choose their carrier despite having physical access to only one carrier.

Under section 128 of the CTA, the Agency may

- make regulations prescribing terms and conditions for the interswitching of traffic;
- determine the rate per car to be charged for performing this operation; and
- establish distance zones for that purpose.

As described above in the “Issues” section, farmers in the Prairie Provinces experienced difficulties moving their grain to market by rail this past season. In response, on March 26, 2014, the Government introduced Bill C-30, the *Fair Rail for Grain Farmers Act*, which created the regulatory authority to enable the Agency to extend interswitching distances for specific regions or goods. In keeping with the objectives of the amendments and in anticipation of the upcoming crop year which commences on August 1, 2014, the Agency has determined to extend interswitching in the Prairie Provinces to 160 kilometres from 30 kilometres, for all commodities.

Increasing the access that farmers and elevators and shippers of other commodities have to the lines of competing railway companies will increase competition among carriers for business and will give shippers more transportation options.

The new, expanded interswitching regime will expire on August 1, 2016, unless a resolution is adopted by both Houses of Parliament. The Agency will monitor the take-up of this new option and any issues that may arise.

The *Fair Rail for Grain Farmers Act* was granted Royal Assent on May 29, 2014, and provided, among other measures, an amendment to section 128 of the CTA by adding the following after subsection (1):

Different distances

- (1.1) A regulation made under paragraph (1)(c) may prescribe different distances for the regions or goods that it specifies.
- (2) Subsection 128(1.1) of the CTA is repealed.

The Agency is now moving forward to meet the Government’s objective by amending the *Railway Interswitching Regulations* to extend the interswitching distances in the Prairie Provinces to 160 kilometres for all commodities in order to increase competition among railways and to give shippers access to alternative rail services.

## Objectives

The amendment to the *Railway Interswitching Regulations* will protect and advance the public interest in the economic well-being of Canadians, as expressed by Parliament in the legislation, and promote a fair and competitive market economy, specifically by

équitable et prévisible qui s’applique uniformément à tous les transporteurs de tête de ligne qui fournissent des services d’interconnexion. Les transporteurs ont l’entière responsabilité de se rembourser mutuellement.

Les dispositions d’interconnexion de la LTC sont réputées constituer des dispositions d’accès concurrentiel et elles permettent à un expéditeur de choisir son transporteur malgré le fait qu’il a un accès physique à un seul transporteur.

En vertu de l’article 128 de la LTC, l’Office peut :

- par règlement, fixer les modalités d’interconnexion du trafic;
- fixer le prix par wagon pour effectuer cette opération;
- établir à ces fins des zones tarifaires.

Comme il a été décrit à la section sur les enjeux, les agriculteurs dans les provinces des Prairies ont eu, au cours de la dernière saison, des difficultés à acheminer leur grain par chemin de fer vers les marchés. En réaction, le 26 mars 2014, le gouvernement a déposé le projet de loi C-30, à savoir la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, ce qui confère ainsi à l’Office le pouvoir de repousser les limites de 30 à 160 kilomètres en ce qui concerne les distances d’interconnexion pour des régions et des marchandises particulières. Conformément aux objectifs des modifications et en prévision de la prochaine campagne agricole qui débutera le 1<sup>er</sup> août 2014, l’Office a décidé de faire passer de 30 à 160 kilomètres l’interconnexion dans les provinces des Prairies, et ce, pour tous les types de marchandises.

Comme les agriculteurs, les exploitants de silos-élévateurs et les expéditeurs d’autres marchandises auront accès à un plus grand nombre de lignes de compagnies de chemin de fer concurrentes, la concurrence sera plus forte entre les transporteurs, et les expéditeurs auront davantage d’options de transport.

Le nouveau régime élargi d’interconnexion expirera le 1<sup>er</sup> août 2016, sauf si les deux chambres du Parlement adoptent une résolution. L’Office va surveiller le recours à cette nouvelle option et tout nouvel enjeu qui pourrait survenir.

La *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* a reçu la sanction royale le 29 mai 2014 et prévoit, entre autres mesures, une modification à l’article 128 de la LTC par adjonction après le paragraphe (1) de ce qui suit :

Distances selon les régions ou les marchandises

- (1.1) Le règlement pris en vertu de l’alinéa (1)c) peut prévoir des distances différentes selon les régions ou les marchandises qu’il précise.
- (2) Le paragraphe 128(1.1) de la même loi est abrogé.

L’Office s’emploie en ce moment à répondre à l’objectif du gouvernement, en modifiant le *Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire*, afin de repousser les distances d’interconnexion dans les provinces des Prairies à 160 kilomètres pour tous les types de marchandises, afin d’accroître la concurrence parmi les compagnies de chemin de fer, et de donner aux expéditeurs un accès à des services ferroviaires de rechange.

## Objectifs

La modification du *Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire* permettra de protéger et de promouvoir l’intérêt public, comme l’indique le Parlement dans la loi, en ce qui a trait au bien-être économique des Canadiens, et de promouvoir une économie

increasing competition among railway companies and giving shippers access to alternative rail services, which will contribute to the ability of shippers of grain and other commodities to have improved access to domestic and export markets.

### Description

These amendments create a new interswitching zone (Zone 5) which will be applicable to movements of all commodities in the Prairie Provinces (Alberta, Saskatchewan and Manitoba) and being defined as wholly outside of the existing 30-kilometre radius, and wholly or partly inside the new radius of 160 kilometres. This radial distance is used to determine the zone of eligibility requiring both the shipper and the interchange to be located within the defined radius.

The rate for Zone 5 follows the pattern established in the current rates, namely that the zone rate will apply for the first 40 kilometres of track distance travelled within the zone, and a per-kilometre rate will apply for each kilometre of track distance travelled beyond the 40 kilometres within the zone.

The Zone 5 rate will be \$325 per single car or \$118 per car in a car block, for the first 40 kilometres of track distance, and \$2.10 per kilometre per single car or \$1.60 per kilometre per car in a car block beyond the first 40 kilometres of track distance travelled within the zone.

### “One-for-One” Rule

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

### Small business lens

The Agency has reviewed the business information of all classes of railways which could potentially be subject to the *Railway Interswitching Regulations* (SOR/88-41).

As a result, the Agency is of the opinion that no railway subject to this federal regulation meets the established definition of being a small business and therefore, the small business lens does not apply to this proposal.

### Consultation

The Agency undertook a consultation process over a three-week period in June and July.

This consultation process involved the Agency providing interested stakeholders, including farmers, shippers and carriers, and also related lobby groups, associations and academics with both background material and proposed approach to setting new rates.

The consultation process also involved targeted, but segmented information-sharing sessions during which the Agency presented the results of their initial analysis and sought reaction and response from stakeholders representing farmers, shippers and carriers.

Approximately 75 individuals representing the various stakeholders took part in these sessions, either via teleconference or in face-to-face meetings. Farmers associations such as Saskatchewan

de marché équitable et concurrentielle, plus précisément en accentuant la concurrence parmi les compagnies de chemin de fer et en donnant aux expéditeurs un accès à des services ferroviaires de rechange, ce qui permet ainsi aux expéditeurs de grain et d'autres marchandises d'avoir un meilleur accès aux marchés intérieurs et d'exportation.

### Description

Ces modifications créent une nouvelle zone d'interconnexion (zone 5) qui s'appliquera aux transports de tous les types de marchandises dans les provinces des Prairies (Alberta, Saskatchewan et Manitoba) et qui se définit comme étant en totalité à l'extérieur de l'actuel rayon de 30 kilomètres, et en totalité ou en partie à l'intérieur du nouveau rayon de 160 kilomètres. Cette distance radiale sert à déterminer la zone d'admissibilité qui exige que l'expéditeur et le point de correspondance se trouvent à l'intérieur du rayon défini.

Le prix pour la zone 5 suit le modèle établi pour les prix actuels, à savoir que le prix de la zone s'appliquera aux 40 premiers kilomètres parcourus sur la voie dans cette zone, et un prix par kilomètre s'appliquera à chaque kilomètre parcouru sur la voie en sus des 40 kilomètres parcourus à l'intérieur de cette zone.

Le prix de la zone 5 sera de 325 \$ par wagon simple, ou de 118 \$ par wagon dans une rame, pour les 40 premiers kilomètres parcourus sur la voie, et de 2,10 \$ par kilomètre par wagon simple, ou de 1,60 \$ par kilomètre par wagon dans une rame en sus des 40 premiers kilomètres parcourus à l'intérieur de cette zone.

### Règle du « un pour un »

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

### Lentille des petites entreprises

L'Office s'est penché sur les renseignements commerciaux de toutes les catégories de chemins de fer qui pourraient être assujetties au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (DORS/88-41).

En conséquence, l'Office est d'avis qu'aucune compagnie de chemin de fer assujettie à ce règlement fédéral ne satisfait à la définition établie d'une petite entreprise donc, la lentille des petites entreprises est sans objet.

### Consultation

L'Office a entrepris un processus de consultation pendant trois semaines en juin et en juillet.

Dans le cadre du processus de consultation, les documents de référence et l'approche proposée pour l'établissement de nouveaux prix ont été remis par l'Office aux parties intéressées, notamment des agriculteurs, des expéditeurs, des transporteurs, des groupes de pression, différentes associations et des universitaires touchés par la question.

Le processus comprenait également des séances ciblées mais segmentées de communication de renseignements au cours desquelles l'Office a présenté les résultats de sa première analyse, puis a demandé aux parties intéressées représentant des agriculteurs, des expéditeurs et des transporteurs d'y réagir et d'y répondre.

Environ 75 personnes représentant diverses parties intéressées ont participé à ces séances, soit par téléconférence ou réunions en personne. Des associations d'agriculteurs comme Saskatchewan



Pulse Growers, Farmlink Manitoba and the Alberta Grains Council, and those of producers of other commodities such as Suncor Energy and the Canadian Fertilizer Institute were well represented, as were both the Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP) railways. Several short-line carriers also participated, as did a number of individual shippers.

In addition, the Agency received comments from representatives of the provincial governments of Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

This regulatory amendment was developed in coordination with other federal departments.

Through the consultation process, the following issues were raised:

- A. Consultation process
- B. Distance, region, goods eligible
- C. Rates, block car size, maximum grain revenue entitlement implications
- D. Capacity, location and identification of interswitching locations
- E. Enforcement
- F. Lack of reciprocity with American railways

#### **A. Consultation process**

The majority of stakeholders prefaced their submissions with an indication that the short time period allowed for consultation did not allow them to fully explore all of the issues presented by the proposed regulatory amendment. Despite this, the vast majority of stakeholders were able to submit comments and data sets which guided the Agency in its considerations during the development of this amendment to the *Railway Interswitching Regulations*.

#### **B. Distance, region, goods eligible**

Stakeholders from the carrier community raised a number of issues related broadly to the application of the proposed regulation developed under the new section 128(1.1) of the *Canada Transportation Act*. They included the following points:

1. Why the proposed distance, region and goods

The Agency heard from carriers that the Agency should independently exercise its policy authority for amending the *Railway Interswitching Regulations* and not automatically accept the Government's objective to extend the distance for interswitching to 160 kilometres, to limit this extension to the three Prairie Provinces nor to have the rate apply to all commodities.

The *Fair Rail for Grain Farmers Act* modified the *Canada Transportation Act* by creating a new subsection 128(1.1) which states

A regulation made under paragraph (1)(c) may prescribe different distances for the regions or goods that it specifies.

Although not stated specifically in subsection 128(1.1), the Government consistently and clearly indicated, both in the House of Commons and in the Senate, that this amendment would be used to

Pulse Growers, Farmlink Manitoba et l'Alberta Grains Council, et des associations de producteurs d'autres marchandises, notamment Suncor Energy et l'Institut canadien des engrais, étaient bien représentées, tout comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP). Plusieurs transporteurs d'intérêt local et expéditeurs individuels ont également participé.

De plus, l'Office a reçu des commentaires de représentants des gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Cette modification au Règlement a été élaborée en coordination avec d'autres ministères fédéraux.

Les questions ci-après ont été soulevées lors du processus de consultation :

- A. Processus de consultation
- B. Distance, région et marchandises admissibles
- C. Incidences sur les prix, la longueur des rames de wagons et le revenu admissible maximal pour le transport du grain
- D. Capacité, emplacement et détermination des lieux d'interconnexion
- E. Application de la loi
- F. Absence de réciprocité avec les compagnies de chemin de fer américaines

#### **A. Processus de consultation**

La majorité des parties intéressées ont indiqué en avant-propos de leurs mémoires que la période de consultation était trop courte pour leur permettre de bien étudier toutes les questions présentées en conséquence des modifications proposées au Règlement. Malgré tout, la grande majorité des parties intéressées ont été en mesure de présenter leurs commentaires et des données qui ont orienté l'Office dans son analyse durant l'élaboration de cette modification au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*.

#### **B. Distance, région et marchandises admissibles**

Des parties intéressées du milieu des transporteurs ont soulevé un certain nombre d'enjeux se rapportant en général à l'application du règlement proposé élaboré en vertu du nouveau paragraphe 128(1.1) de la *Loi sur les transports au Canada*, notamment les points suivants :

1. Pourquoi cette distance, cette région et ces marchandises proposées

Des transporteurs ont laissé entendre à l'Office qu'il devrait exercer de façon indépendante son autorité politique pour modifier le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* et ne pas accepter automatiquement l'objectif du gouvernement visant à repousser la distance de l'interconnexion à 160 kilomètres, afin de limiter ce prolongement aux trois provinces des Prairies, ni appliquer le prix à tous les types de marchandises.

La *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* modifie en conséquence la *Loi sur les transports au Canada* en créant un nouveau paragraphe 128(1.1) qui prévoit ce qui suit :

Le règlement pris en vertu de l'alinéa (1)c) peut prévoir des distances différentes selon les régions ou les marchandises qu'il précise.

Même si ce n'est pas indiqué particulièrement dans le paragraphe 128(1.1), le gouvernement a répété et clairement indiqué, à la Chambre des communes et au Sénat, que cette modification

create an additional interswitching zone of a distance of 160 kilometres, for the transport of all commodities, within the Prairie Provinces. This intention was subsequently repeated and specifically discussed in both committees of the House of Commons and the Senate as part of the debate on Bill C-30 (the *Fair Rail for Grain Farmers Act*).

These statements were reiterated in both the House of Commons and the Senate during the second and the third readings, thereby providing full and transparent disclosure of the Government's objectives.

Witnesses from both the shipper and railway communities also addressed these issues before the Committee.

While shippers were generally supportive of the proposed distance, region and goods, both CN and CP voiced their opposition to the imposition of expanded interswitching distances for all goods, citing as their concern the unknown impact on the Canadian economy as a result of extending the interswitching zones without greater consultation.

The Agency has taken the decision, guided by the clearly expressed intent of Parliament, and in advance of any evidence based on actual activity, to use subsection 128(1.1) to amend the *Railway Interswitching Regulations* allowing for the expansion of the interswitching zone for shippers of all commodities, located within the Prairie Provinces from the current 30 kilometres to 160 kilometres.

The Agency also considers the new regime to provide a pilot testing opportunity that will be monitored and assessed.

## 2. Why an expansion of the interswitching zone contrary to the 2001 Review of the *Canada Transportation Act*

In response to the Agency's information-sharing presentations, both CN and CP reminded the Agency of the recommendation of the final report of the 2001 Review of the *Canada Transportation Act*, in which the question of expanding the distance of interswitching zones was examined and in which the panel recommended to retain the existing limit of 30 kilometres.

The Agency notes that this recommendation was based on the evidence provided to the panel in 2001, which was not convinced that market conditions warranted a change at that time.

### 3. Concern over the potential effect on the movement of dangerous goods

One carrier expressed concern regarding the inclusion of all commodities in this extended interswitching zone and suggested that dangerous goods be excluded from this extended interswitching zone. The carrier suggested increased risk of public exposure to dangerous goods including toxic inhalation hazard due to the following reasons: first, that a double handling of rail cars would be required in order to switch cars over the greater distance, second, that there would be new and longer delays arising out of the new operational interchange process, and third, that the interchange infrastructure would often be concentrated in urban high density populated areas. One carrier noted in conversation that insurance costs for the transport of dangerous goods could increase, if the goods were carried for greater distances, yet as the rate was fixed, the carrier would be obligated to absorb any increased insurance charges.

servirait à créer une zone d'interconnexion supplémentaire d'une distance de 160 kilomètres pour le transport de tous les types de marchandises dans les provinces des Prairies. Cette intention a été réitérée par la suite et a particulièrement fait l'objet de discussions lors des comités de la Chambre des communes et du Sénat dans le cadre des débats sur le projet de loi C-30 (la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*).

Ces déclarations ont été répétées à la Chambre des communes et au Sénat durant les deuxième et troisième lectures; les objectifs du gouvernement ont ainsi été communiqués de façon intégrale et transparente.

Des témoins des milieux des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer ont également abordé ces enjeux devant le comité.

Les expéditeurs étaient aussi généralement favorables à la distance, à la région et aux marchandises proposées, mais le CN et le CP n'approuvaient pas avec l'imposition d'une plus grande distance en ce qui a trait à l'interconnexion, car elles se disaient préoccupées par l'impact inconnu sur l'économie canadienne de l'agrandissement des zones d'interconnexion sans qu'il n'y ait de consultations plus approfondies.

Orienté par l'intention claire du Parlement, et avant d'avoir des preuves s'appuyant sur des activités réelles, l'Office a décidé de se prévaloir du paragraphe 128(1.1) pour modifier le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* et ainsi faire passer de 30 à 160 kilomètres la zone d'interconnexion pour les expéditeurs de tous les types de marchandises se trouvant dans les provinces des Prairies.

L'Office prend également en compte le nouveau régime visant à fournir une occasion d'effectuer des essais pilotes qui seront surveillés et évalués.

## 2. Pourquoi un agrandissement de la zone d'interconnexion est-il contraire à l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* mené en 2001

En réponse aux dossiers de présentations de l'Office sur la communication des renseignements, le CN et le CP ont rappelé à l'Office la recommandation du rapport final de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* mené en 2001, dans lequel la question de l'agrandissement des zones d'interconnexion a été examinée et dans lequel le comité d'examen a recommandé de maintenir la limite à 30 kilomètres.

L'Office note que cette recommandation a été fondée sur la preuve fournie en 2001 au comité, qui n'était pas convaincu que les conditions du marché justifiaient un changement à ce moment-là.

### 3. Préoccupations concernant l'effet potentiel sur le transport de marchandises dangereuses

Un transporteur s'est dit préoccupé de l'inclusion de tous les types de marchandises dans cette zone d'interconnexion agrandie et proposait que les marchandises dangereuses soient exclues de cette zone d'interconnexion agrandie. Le transporteur a laissé entendre qu'il y aurait des risques potentiels accrus que le public soit exposé à des marchandises dangereuses, notamment au danger d'inhalation de matières toxiques, pour les raisons suivantes : d'abord, une manutention en double des wagons de chemin de fer serait nécessaire pour pouvoir effectuer les manœuvres, compte tenu des distances plus grandes; deuxièmement, en raison du nouveau processus opérationnel de correspondance, les retards qui existaient déjà seront plus longs et de nouveaux retards se produiront; et troisièmement, l'infrastructure pour la correspondance sera souvent concentrée dans les centres urbains à forte densité de population. Un autre transporteur a souligné lors d'une conversation

The Agency notes that rail, air, marine and road transportation of dangerous goods is federally regulated by Transport Canada under the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* and the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, which establish the safety requirements for the transportation of dangerous goods. No aspect of this amendment to the *Railway Interswitching Regulations* diminishes or limits either of the above-noted pieces of legislation.

The Agency also notes that the rate it sets incorporates the cost of insuring the movement of dangerous goods.

With respect to any increase in carrier costs, the Agency acknowledges that the rate is being set based on informed expectations of behaviour by shippers and carriers. Once the rate is in place and actual use data becomes available, the Agency will analyze the data from the interswitching activity and will assess the need for adjustments of rates in the future.

### **C. Rates, block car size and maximum grain revenue entitlement implications**

As part of the consultative process, the Agency produced and widely circulated two presentation decks among the farmer, shipper and railway stakeholder communities. The first of these presentations detailed the process and considerations by which the Agency has previously established interswitching rates. The second presentation detailed a recommended proposal for the setting of specific rates for the new 160-kilometre interswitching zone, for shippers located within one of the three Prairie Provinces.

#### **1. Rates**

##### **a. Responses from carriers**

In reaction to these presentations, the Agency received comments and submissions from carriers that the proposed rates were too low and not commercially fair and reasonable to all parties since they are based entirely on an estimate of costs.

The Agency notes that the proposed new interswitching rates modify the existing Regulations that is cost-based and commercially fair and reasonable.

The Agency has more than two decades of experience in the determination of regulated interswitching rates and is continually updating and improving its process for the determination of rates, fully cognizant of, and adapting to, frequent changes in the rail industry operations and costs.

The Agency's costs are based on a method that captures operating costs, as well as capital costs including depreciation of assets, and returns on investment in those assets. The returns on investment are a weighted average of the returns on debt and the returns on equity, and are determined by the Agency according to its cost of capital methodology, which was recently reviewed in a significant consultation. That is, the revenues from providing interswitching service are modelled to be equal to the expected variable cost

que les primes d'assurance liées au transport des marchandises dangereuses pourraient augmenter si les marchandises sont transportées sur de plus grandes distances; pourtant, la façon dont le prix a été établi fait en sorte que le transporteur devrait assumer les frais d'assurance majorés.

L'Office note que le transport de marchandises dangereuses par train, avion, bateau et camion est réglementé par Transports Canada sous le régime de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* qui établissent les exigences de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses. Aucun aspect de cette modification au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* ne diminue ni ne limite l'une ou l'autre des dispositions législatives susmentionnées.

L'Office fait également remarquer que le prix qu'il établit comprend les frais d'assurance pour le transport des marchandises dangereuses.

En ce qui concerne toute augmentation des frais assumés par le transporteur, l'Office reconnaît que le prix est établi en fonction d'attentes éclairées relatives au comportement des expéditeurs et des transporteurs. Lorsque le prix sera établi et que des données sur l'utilisation deviendront disponibles, l'Office analysera les données provenant des activités d'interconnexion et évaluera les besoins éventuels en matière d'ajustement de prix.

### **C. Incidences sur les prix, la longueur des rames et le revenu admissible maximal pour le transport du grain**

Dans le cadre du processus de consultation, l'Office a produit et fait circuler à grande échelle deux dossiers de présentation dans les milieux des agriculteurs, des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer. Le premier dossier de présentation détaillait le processus et les considérations qui ont amené l'Office à établir les précédents prix d'interconnexion. Le deuxième expliquait une proposition recommandée quant à l'établissement de prix particuliers pour cette nouvelle zone d'interconnexion de 160 kilomètres, pour les expéditeurs situés dans l'une des trois provinces des Prairies.

#### **1. Prix**

##### **a. Réponses des transporteurs**

En réaction à ces dossiers de présentation, l'Office a reçu des commentaires et des mémoires de divers transporteurs selon lesquels les prix proposés étaient trop bas et n'étaient pas commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties, puisqu'ils sont entièrement fondés sur des estimations de coûts.

L'Office note que les nouveaux prix d'interconnexion modifient le règlement actuel qui est fondé sur les coûts et qui est équitable et raisonnable sur le plan commercial.

L'Office compte plus de deux décennies d'expérience dans la détermination des prix d'interconnexion réglementés et actualise et améliore continuellement son processus de détermination des prix, en étant bien conscient des changements fréquents des activités et des coûts de l'industrie ferroviaire, et en étant toujours prêt à s'y adapter.

Les coûts de l'Office sont fondés sur une méthode qui tient compte des coûts de fonctionnement, ainsi que des coûts du capital, notamment de la dépréciation des biens, et du rendement sur le capital investi dans ces biens. Les rendements sur les investissements sont une moyenne pondérée des rendements sur les titres de créance et les capitaux propres, et l'Office les détermine au moyen de sa méthode d'établissement du coût du capital qui a récemment fait l'objet d'un examen lors d'une vaste consultation. Selon cette

of providing the service, including a return on debt and equity invested in providing rail service, plus a contribution to the fixed costs.

For all cost determinations, the Agency staff measures the quantity of each activity or process involved in the movement or service, multiplies the quantity of each activity or process by its predetermined unit cost (including applicable overheads), and sums the costs of all activities or processes.

The measured workloads at each interchange location are multiplied by the unit workload costs. The estimated variable cost in a zone is a weighted average of the interchange variable costs in that zone for CN and CP. Weights are based on the number of cars inter-switched at each interchange. A system average contribution to fixed costs is added to the variable costs for each zone to arrive at the interswitching rate for the zone.

The Agency calculates the system average contribution to fixed cost separately for each carrier. The amount of fixed cost is calculated as the total system cost (available from financial reports provided to the Agency) less the system variable cost (calculated by the Agency costing model). The system contribution to fixed cost is the amount of fixed costs expressed as a proportion of the system variable costs (calculated for this exercise to be 24%).

In summary the interswitching rates calculated by the Agency

- cover all operating, maintenance, and administration costs incurred in providing the interswitching service;
- cover the cost of investment in the infrastructure used in providing the service;
- cover the cost of the infrastructure consumed in providing the service (depreciation);
- cover the appropriate portions of the costs of interest, and federal, provincial, and municipal taxes;
- provide for an appropriate contribution to the carrier's fixed costs; and
- provide for an adequate return to the carrier's investors.

Finally, resulting from the provision of additional costing data being submitted by the rail carriers during the consultation process, the Agency has made adjustments to its model, and thereby the proposed new rates, and is confident that, based on the best available data before any actual activity occurs, the rate which it is proposing is both commercially fair and reasonable to all parties.

One of the major railways (CN) also stated to the Agency during the consultations that the use of a "per-kilometre" rate was preferred to the introduction of a new zone. The railway's contention is that unlike traffic within the existing four zones, up to a 30-kilometre radial distance, the number of zones required for serving shippers up to 160 kilometres from an interchange would be too numerous, and would be highly correlated with distance anyway.

méthode, les revenus découlant de la fourniture d'un service d'interconnexion sont modélisés de manière à correspondre aux frais variables prévus pour fournir le service, notamment un rendement sur les titres de créance et les capitaux propres investis dans la fourniture des services ferroviaires, plus une contribution aux frais fixes.

Pour toutes les déterminations de coûts, le personnel de l'Office mesure la quantité de chaque activité ou processus intervenant dans le transport ou le service, multiplie la quantité de chaque activité ou processus par son coût unitaire prédéterminé (y compris les coûts indirects applicables), et additionne tous les coûts de l'ensemble des activités ou des processus.

Les charges de travail mesurées à chaque lieu de correspondance sont multipliées par les coûts unitaires des charges de travail. Les frais variables estimés dans une zone sont une moyenne pondérée des frais variables de correspondance dans cette zone pour le CN et le CP. La pondération est fondée sur le nombre de wagons faisant l'objet d'une interconnexion à chaque point de correspondance. Une contribution moyenne aux frais fixes est ajoutée aux frais variables pour chaque zone afin d'arriver au prix d'interconnexion pour la zone.

L'Office calcule séparément pour chaque transporteur la contribution moyenne aux frais fixes pour le réseau. Pour obtenir le montant des frais fixes, il faut soustraire du total des frais pour le réseau (données tirées des rapports financiers fournis à l'Office) les frais variables pour le réseau (calculés au moyen du modèle de prévision des coûts de l'Office). La contribution aux frais fixes pour le réseau correspond au montant des frais fixes exprimés selon une proportion des frais variables pour le réseau (calculés pour cet exercice à 24 %).

En somme, voici des précisions sur les prix d'interconnexion calculés par l'Office :

- ils couvrent tous les coûts de fonctionnement, d'entretien et d'administration supportés pour fournir le service d'interconnexion;
- ils couvrent les coûts de l'investissement dans l'infrastructure utilisée pour fournir le service;
- ils couvrent les coûts de l'infrastructure utilisée pour fournir le service (dépréciation);
- ils couvrent les portions appropriées des frais d'intérêts, ainsi que des taxes et des impôts fédéraux, provinciaux et municipaux;
- ils prévoient une contribution appropriée aux frais fixes du transporteur;
- ils permettent un rendement adéquat aux investisseurs du transporteur.

Enfin, en conséquence des données additionnelles sur les coûts déposées par les transporteurs ferroviaires durant le processus de consultation, l'Office a apporté des modifications à son modèle, donc aux nouveaux prix proposés, et il est convaincu qu'en se fondant sur les meilleures données disponibles, en l'absence de données sur les activités réelles, les prix proposés sont commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties.

L'une des grandes compagnies de chemin de fer (CN) a également indiqué à l'Office, durant les consultations, que l'utilisation d'un prix « par kilomètre » était préférable à l'introduction d'une nouvelle zone. La compagnie de chemin de fer estime que, contrairement au trafic à l'intérieur des quatre zones actuelles jusqu'à une distance radiale de 30 kilomètres, le nombre de zones requises pour desservir les expéditeurs jusqu'à 160 kilomètres à partir d'un point

The other major railway company (CP) noted that while a per-kilometre rate may be more representative of the actual costs, the railway company had concerns about the potential complexities of implementing the per-kilometre rate for individual shippers where the distance from the interchange might become an issue.

The carriers also raised concerns about the difference between track miles (pure distance) and operational miles (which includes re-routing, etc.) stating that the two can be very different.

On balance, while there may be additional effort required to determine the rates separately for each customer outside of 40 kilometres by track, the imposition of numerous new zones would also require additional effort which, in the Agency's opinion, is not warranted. In fact, both railway companies acknowledge the greater accuracy of the per-kilometre approach, which is also consistent with the approach for longer distances in the current Regulations.

The Agency, using data representative of various types of rail activity and movement, believes that it is most appropriate to proceed with a "per-kilometre" rate approach consistent with what is used in the current Regulations for Zone 4 customers. A base "zone rate" for the first 40 kilometres by track distance is set, and then for each kilometre after the first 40, a per-kilometre rate per car would then be applied to any additional distance travelled.

On the issue of track distance versus operational distance, the current rates are based on track distance, but also take into consideration the actual operations used to service those customers. As evidential data of interswitching activity outside of the current Zone 4 (30-kilometre radius) becomes available, the Agency will be in a position to review the rates to ensure they are representative of the actual handling of that traffic.

#### b. Responses from farmers and shippers

Some members of the farmer and shipper communities expressed surprise at both the zone and "per-kilometre" rate as being too high. The expectation of these stakeholders was that as the existing Zone 4 rate already sufficiently remunerated the railways for the first 40 kilometres, that it would be unchanged for the first 40 kilometres of the new Zone 5. Furthermore, many shippers were of the opinion that the "per-kilometre" rate should decrease as the distance travelled increased.

For the reasons stated above in the carriers concerns, the Agency acknowledged and demonstrated the expected different nature of the rail movement required to service an expanded interswitching zone and the different input costs which necessarily produced both a different zone and "per-kilometre" rate.

#### 2. Block car size

The Agency also heard from some shippers a related issue concerning the existing determination of 60 cars as the number necessary for the establishment of a block interswitching rate. Suggestions were made from these stakeholders to lower the total number of cars necessary to qualify as a "block" to 50 or 40.

de correspondance serait trop élevé, et ce nombre serait de toute façon étroitement lié à la distance.

L'autre grande compagnie de chemin de fer (CP) a noté qu'un prix par kilomètre représenterait mieux les coûts réels, mais elle est préoccupée par les complexités que suppose la mise en œuvre d'un prix par kilomètre pour chaque expéditeur, si la distance à partir d'un lieu de correspondance devient problématique.

Les transporteurs sont également préoccupés par la différence entre le nombre de milles de voie (distance pure) et le nombre de milles opérationnels (qui inclut les réacheminements, etc.), affirmant que les deux peuvent être très différents.

Tout compte fait, des efforts supplémentaires pourraient être nécessaires pour déterminer les prix séparément pour chaque client qui dépasse 40 kilomètres de voie, mais l'imposition de nombreuses nouvelles zones nécessitera aussi des efforts supplémentaires, lesquels, selon l'Office, ne sont pas justifiés. En fait, les deux compagnies de chemin de fer conviennent que l'approche par kilomètre permettrait une plus grande précision, ce qui cadre avec l'approche de la réglementation actuelle concernant les distances plus grandes.

L'Office, en utilisant des données sur divers types d'activités et mouvements ferroviaires, estime qu'il est plus approprié d'adopter l'approche d'un prix par kilomètre semblable à ce que la réglementation en vigueur prévoit pour les clients de la zone 4. Un « prix de zone » de base pour les 40 premiers kilomètres parcourus sur la voie est fixé, puis un prix par kilomètre par wagon serait ensuite appliqué à chaque kilomètre parcouru en sus des 40 premiers.

En ce qui a trait à la distance de voie par rapport à la distance opérationnelle, les prix actuels sont fondés sur une distance de voie, mais prennent aussi en considération les activités courantes permettant de fournir le service à ces clients. À mesure que les données probantes de l'activité d'interconnexion à l'extérieur de l'actuelle zone 4 (rayon de 30 kilomètres) seront disponibles, l'Office pourra réviser les prix pour voir à ce qu'ils représentent la manutention réelle de ce trafic.

#### b. Réponses d'agriculteurs et d'expéditeurs

Certains membres du milieu des agriculteurs et des expéditeurs se sont dits surpris des prix de zone et des prix par kilomètre qu'ils estiment trop élevés. Comme le prix actuel de la zone 4 appliqué aux 40 premiers kilomètres a généré suffisamment de revenus pour les compagnies de chemin de fer, ces parties intéressées s'attendaient à ce que ce ne soit pas différent pour les 40 premiers kilomètres de la nouvelle zone 5. Par ailleurs, de nombreux expéditeurs étaient d'avis que le prix par kilomètre devrait baisser à mesure que la distance parcourue augmente.

Pour les raisons susmentionnées dans les préoccupations des transporteurs, l'Office a pris connaissance et fait la preuve, d'une part, de la nature différente anticipée du transport ferroviaire requis pour desservir une zone d'interconnexion agrandie, et d'autre part, des différents coûts des intrants qui ont nécessairement produit un prix différent par zone et par kilomètre.

#### 2. Longueur des rames de wagons

L'Office a également entendu de la part de quelques expéditeurs une question connexe concernant la détermination actuelle de 60 wagons comme étant le nombre nécessaire à l'établissement d'un prix d'interconnexion pour une rame. Ces parties intéressées ont suggéré de baisser à 50 ou à 40 le nombre total de wagons nécessaires pour constituer une rame.

While the Agency acknowledges that a smaller number of cars have the potential to alter the rate, the Agency has determined from observation of actual movements that the 60-car block reflects established operational practices with respect to the assembly of trains.

The Agency acknowledges that the rate is being set based on informed expectations of behaviour by shippers and carriers. Once the rate is in place and actual use data becomes available, the Agency will analyse the data from the interswitching activity and will assess the need for adjustments of rates in the future.

### 3. Maximum grain revenue entitlements for the shipment of Western grain implications

With the increased distance of 160-kilometre radius, which has the potential to result in over 300 kilometres of track distance, the railways noted that this significant increase had a strong potential to cause distortion to the maximum revenue entitlement.

The Agency recognizes the potential for unintended distortions as a result of the current treatment of the interswitching movements under the maximum revenue entitlement program and is prepared to examine this issue in the context of the ongoing administration of this program, if needed.

## D. Capacity, location and identification of interswitching locations

Comments were received from representatives of the farmer and shipper communities, and also from representatives of the provincial governments of Alberta, Saskatchewan and Manitoba, that the Agency make known, not only the location of the interswitching points, but also the car capacity of each location.

This activity is beyond the scope of the current amendments; however it will be reviewed by the Agency for possible inclusion in a future, comprehensive update to the *Railway Interswitching Regulations*.

## E. Enforcement

Comments were received from representatives of farmers, shippers and the governments of Alberta, Saskatchewan and Manitoba suggesting that the Agency should establish clear performance standards or operating benchmarks for regulated interswitching to ensure effective and non-discriminatory service by participating carriers. It was also suggested that this should be buttressed by Agency monitoring and enforcement capabilities.

The Agency will be actively monitoring the implementation and use of the expanded interswitching zone. The Agency has the authority to resolve any dispute that may arise between a shipper and a carrier with respect to the availability of regulated interswitching handled through facilitation, mediation or adjudication.

## F. Lack of reciprocity with American carriers

Comments were submitted by one of the major carriers expressing specific concerns, and more generally by the other major carriers, about the lack of reciprocity with respect to interswitching and American carriers.

L'Office reconnaît qu'un plus petit nombre de wagons pourrait faire modifier le prix, mais il a déterminé, en observant les déplacements réels, qu'une rame de 60 wagons reflète les pratiques opérationnelles établies relativement à l'assemblage des trains.

L'Office reconnaît que le prix est fixé en fonction d'attentes éclairées quant au comportement des expéditeurs et des transporteurs. Après que le prix sera établi et que les données réelles d'utilisation seront disponibles, l'Office analysera les données de l'activité d'interconnexion et évaluera le besoin de rajuster les prix à l'avenir.

### 3. Répercussions pour le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest

Avec l'augmentation de la distance à un rayon de 160 kilomètres, qui pourrait totaliser plus de 300 kilomètres de voie, les compagnies de chemin de fer ont noté que cette importante augmentation risque fort de fausser le revenu admissible maximal.

L'Office reconnaît la possibilité que les données soient faussées de façon non intentionnelle en raison du traitement actuel des transports faisant l'objet d'interconnexion dans le cadre du programme de revenu admissible maximal. Il est disposé à se pencher sur cette question dans le contexte de l'administration permanente de ce programme, au besoin.

## D. Capacité, emplacement et détermination des lieux d'interconnexion

Des commentaires ont été reçus de représentants des milieux des agriculteurs et des expéditeurs, mais également de représentants des gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, qui estimaient que l'Office devait communiquer le lieu des points d'interconnexion et la capacité de wagons de chacun.

Cette activité va au-delà de la portée des modifications courantes, mais elle sera tout de même examinée par l'Office pour le cas où elle serait intégrée dans une mise à jour éventuelle complète du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*.

## E. Application de la loi

Des commentaires ont été reçus de représentants des milieux des agriculteurs et des expéditeurs, mais également des gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, qui indiquent que l'Office devrait établir des normes de rendement ou des données de référence opérationnelles claires pour l'interconnexion réglementée, afin que les transporteurs participants fournissent un service efficace et non discriminatoire. Il a également été suggéré que ces dispositions soient renforcées par de la surveillance et des mesures d'application de la loi par l'Office.

L'Office surveillera activement la mise en œuvre et l'utilisation de la zone d'interconnexion agrandie. Il a l'autorité de régler par facilitation, médiation ou processus décisionnel formel les différends qui pourraient survenir entre un expéditeur et un transporteur relativement à la disponibilité d'activités d'interconnexion réglementée.

## F. Absence de réciprocité avec les compagnies de chemin de fer américaines

Un des grands transporteurs a exprimé des préoccupations particulières, tandis que d'autres grands transporteurs ont exprimé des préoccupations plus générales à propos des transporteurs américains et du manque de réciprocité en matière d'interconnexion.

It was identified that when American carriers legally enter Canada on rail lines they own, shippers have the right to insist that the traffic be switched at regulated rates, for handoff to the American railway at or near the Canada/United States border. The extension of the interswitching zone from 30 to 160 kilometres may create the possibility for an increased number of shippers to exercise this option, thereby potentially increasing the amount of rail traffic which could potentially travel out of Canada to be handled by American carriers and ports.

The Agency recognizes that similar opportunities for regulated interswitching do not exist for Canadian carriers in the United States. The Agency notes, however, that regulated interswitching is a competitive access remedy for the benefit of shippers with access to only one railway carrier. Furthermore, the local railway always has the option of making more competitive offerings to retain the traffic base it currently has.

The Agency will be actively monitoring the implementation and use of the expanded interswitching zone and as data becomes available on the actual use of the expanded interswitching zones.

### **Rationale**

This amendment extends the interswitching zone for shippers of all commodities located within Alberta, Saskatchewan and Manitoba from 30 kilometres to 160 kilometres. The objective of these Regulations is to increase the access that shippers have to the lines of competing carriers, which in turn will increase competition among railways for business, and thereby give shippers more transportation options. Up to 261 grain elevators will have access to more than one carrier, compared to 48 at present.

The Agency has determined the interswitching rates based on its analysis of the variable costs of moving the traffic, and a reasonable contribution to fixed costs. This approach is meant to provide carriers with fully compensated operating costs and reasonable returns on the debt and equity employed. In the current case, as the traffic that will be interswitched pursuant to the new interswitching rates cannot yet be observed, the Agency staff developed operating scenarios for actual railway customers in the Prairie Provinces and applied the standard Agency costing model.

The Agency will actively monitor and assess the take-up and any issues that may arise in the implementation of extended interswitching.

Once implemented, the Agency notes that the new interswitching rates could potentially reduce the revenues of the carriers in serving captive shippers as compared to what might be achieved in the absence of interswitching.

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

As defined by the legislation, these Regulations will sunset on August 1, 2016, unless a resolution adopted by both Houses of Parliament postpones the coming into force of the clauses repealing the amendments to the CTA.

Disputes concerning the actual settling of financial accounts between the railway companies themselves have not previously

Il a été indiqué que lorsque des transporteurs américains entrent légalement au Canada sur des lignes ferroviaires qui leur appartiennent, les expéditeurs ont le droit d'insister pour que les manœuvres du trafic soient effectuées à des prix réglementés, en vue du transfert à la compagnie de chemin de fer américaine à la frontière canado-américaine ou à proximité. L'agrandissement de la zone d'interconnexion de 30 à 160 kilomètres pourrait faire en sorte qu'un plus grand nombre d'expéditeurs se prévaudront de cette option et faire augmenter le trafic ferroviaire qui sortirait du Canada et serait manutentionné par des transporteurs et des exploitants portuaires américains.

L'Office reconnaît que les transporteurs canadiens aux États-Unis n'ont pas d'occasions semblables en matière d'interconnexion réglementée. L'Office note toutefois que l'interconnexion réglementée est une solution d'accès concurrentiel à l'avantage des expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul transporteur. Par ailleurs, la compagnie de chemin de fer locale a toujours l'option de faire des offres plus concurrentielles pour retenir la base de trafic qu'elle détient déjà.

L'Office va surveiller la mise en œuvre et l'utilisation de la zone d'interconnexion agrandie de façon active et à mesure que les données sur l'utilisation réelle de ces zones agrandies seront disponibles.

### **Justification**

Cette modification fait passer de 30 à 160 kilomètres la zone d'interconnexion pour les expéditeurs de tous les types de marchandises situés en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. L'objectif de ce règlement est de donner aux expéditeurs un accès accru aux lignes de transporteurs concurrents, ce qui fera augmenter la concurrence parmi les compagnies de chemin de fer et donnera aux expéditeurs plus d'options de transport. Jusqu'à 261 exploitants de silos de grain, comparativement à 48 en ce moment, auront accès à plus d'un transporteur.

L'Office a déterminé les prix d'interconnexion en fonction de son analyse des frais variables de la circulation ferroviaire, et d'une contribution raisonnable aux frais fixes. Cette approche vise à fournir aux transporteurs une indemnisation complète pour ces coûts de fonctionnement et à leur procurer des rendements raisonnables sur les titres de créances et les capitaux propres utilisés. Pour l'heure, comme il n'est pas encore possible d'observer le transport qui fera l'objet d'une interconnexion facturée aux nouveaux prix, le personnel de l'Office a élaboré des scénarios d'exploitation pour les clients actuels des compagnies de chemin de fer dans les provinces des Prairies, et a appliqué son modèle standard de prévision des coûts.

L'Office va surveiller et évaluer activement la participation et tous les problèmes qui pourraient survenir lors de la mise en œuvre de l'interconnexion agrandie.

L'Office note qu'après leur mise en œuvre, les nouveaux prix d'interconnexion pourraient faire réduire les revenus des transporteurs qui desserviront les expéditeurs captifs, comparativement à ce qui pourrait être réalisé s'il n'y avait pas d'interconnexion.

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

Comme il est indiqué dans la Loi, le présent règlement viendra à échéance le 1<sup>er</sup> août 2016, sauf si l'entrée en vigueur des articles abrogeant les modifications à la LTC est prorogée par résolution adoptée par les deux chambres du Parlement.

Les différends relatifs au règlement des comptes financiers entre les compagnies de chemin de fer ne sont pas une question qui a

been an issue brought before the Agency. There are no specific provisions within the CTA for the enforcement of disputes relating to the settling of financial accounts between carriers for the provision of regulated interswitching activities. The railway companies are obligated to reimburse each other according to the prescribed rates for all regulated interswitching activities.

Whether or not a movement is a regulated interswitching activity is a matter which may be determined by the Agency upon application and may be handled through facilitation, mediation or adjudication.

With respect to any complaints by shippers, either concerning the lack of interswitching service within a designated zone or the rate applied, interswitching disputes can be handled through facilitation, mediation or adjudication.

The Agency reviews the railway interswitching costs annually and revises the rates as required or as part of the five-year statutory review of the *Railway Interswitching Regulations*.

#### **Contact**

Dale McKeague  
Director  
Industry Determinations and Analysis Directorate  
Canadian Transportation Agency  
15 Eddy Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0N9  
Telephone: 819-997-4914  
Fax: 819-953-5564  
Email: Dale.McKeague@otc-cta.gc.ca

déjà été portée devant l'Office. La LTC ne renferme aucune disposition d'application de la loi relativement au règlement des comptes financiers entre les transporteurs pour les activités d'interconnexion réglementées. Les compagnies de chemin de fer doivent se rembourser mutuellement conformément aux prix prévus pour toutes les activités d'interconnexion réglementées.

La question de savoir si un transport correspondait à une activité d'interconnexion réglementée peut être traitée par l'Office, sur demande, au moyen de la facilitation, de la médiation ou du processus décisionnel formel.

En ce qui a trait à des plaintes par des expéditeurs, que ce soit à propos de l'absence de services d'interconnexion dans une zone désignée ou des prix appliqués, les différends sur l'interconnexion peuvent se régler au moyen de la facilitation, de la médiation ou du processus décisionnel formel.

L'Office examine les prix d'interconnexion ferroviaire chaque année et révisé ces prix au besoin ou dans le cadre de la révision quinquennale prescrite du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*.

#### **Personne-ressource**

Dale McKeague  
Directeur  
Direction des déterminations et analyse de l'industrie  
Office des transports du Canada  
15, rue Eddy  
Gatineau (Québec)  
K1A 0N9  
Téléphone : 819-997-4914  
Télécopieur : 819-953-5564  
Courriel : Dale.McKeague@otc-cta.gc.ca



Registration  
SOR/2014-194 August 1, 2014

CANADA GRAIN ACT

### Regulations Amending the Canada Grain Regulations (Table 58 of Schedule 3)

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsection 16(1)<sup>a</sup> of the *Canada Grain Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations (Table 58 of Schedule 3)*.

Winnipeg, July 29, 2014

ELWIN HERMANSON  
*Chief Commissioner*  
MURDOCH MACKAY  
*Commissioner*

#### REGULATIONS AMENDING THE CANADA GRAIN REGULATIONS (TABLE 58 OF SCHEDULE 3)

##### AMENDMENT

1. Table 58 of Schedule 3 to the *Canada Grain Regulations*<sup>1</sup> is amended by replacing the number “5” in the column under the heading “Fusarium %” opposite “No. 2 CW” in the column under the heading “Grade Name” with the number “4”.

##### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on August 1, 2014, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

##### EXPLANATORY NOTE

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

The change outlined below results from a review of the Schedule 3 tables of the *Canada Grain Regulations* (CGR) by the Canadian Grain Commission’s Manager of Quality Assurance Standards and Reinspection. This review identified that the fusarium tolerance levels of the General Purpose wheat class (Table 58) need to be amended and updated to reflect a change previously recommended by the Western Standards Committee. This change was made to the Canadian Grain Commission’s Official Grain Grading Guide (OGGG) and the industry is aware of this change, which amends the tolerance for fusarium to 4% for Grade No. 2 CW of the General Purpose wheat class. This change is to be implemented August 1, 2014, or if not registered by that date, on the date the amendment is registered.

<sup>a</sup> S.C. 1994, c. 45, s. 5

<sup>b</sup> R.S., c. G-10

<sup>1</sup> C.R.C., c. 889; SOR/2000-213, s. 1

Enregistrement  
DORS/2014-194 Le 1<sup>er</sup> août 2014

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

### Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada (tableau 58 de l’annexe 3)

En vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les grains du Canada*<sup>b</sup>, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada (tableau 58 de l’annexe 3)*, ci-après.

Winnipeg, le 29 juillet 2014

*Le président*  
ELWIN HERMANSON  
*Le commissaire*  
MURDOCH MACKAY

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA (TABLEAU 58 DE L’ANNEXE 3)

##### MODIFICATION

1. Dans la colonne intitulée « Fusarié % » du tableau 58 de l’annexe 3 du *Règlement sur les grains du Canada*<sup>1</sup>, la mention « 5 », figurant en regard de la dénomination « OC n° 2 » dans la colonne intitulée « Nom de grade », est remplacée par la mention « 4 ».

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

##### NOTE EXPLICATIVE

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

La modification énoncée ci-dessous découle d’un examen des tableaux de l’annexe 3 du *Règlement sur les grains du Canada* fait par le gestionnaire, Normes d’assurance de la qualité et Réinspection de la Commission canadienne des grains. Cet examen a permis de constater la nécessité de modifier et de mettre à jour la tolérance applicable aux grains fusariés dans la classe de Blé à des fins générales (tableau 58) afin de rendre compte d’un changement recommandé antérieurement par le Comité de normalisation des grains de l’Ouest. Ce changement a été apporté au Guide officiel du classement des grains (GOCCG) de la Commission canadienne des grains, et l’industrie est au courant de la modification visant à faire passer à 4 % la tolérance applicable aux grains fusariés dans le grade OC n° 2 de la classe de Blé à des fins générales. La modification entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014 ou, si elle n’est pas encore inscrite à cette date, à la date de son inscription.

<sup>a</sup> L.C. 1994, ch. 45, art. 5

<sup>b</sup> L.R., ch. G-10

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

Table 58 of Schedule 3 of the CGR is amended as follows:

TABLE 58 — Wheat, Canada Western General Purpose, English and French

- Fusarium % — amend tolerance level to 4% for No. 2 CW.
- Amendments are to be made effective August 1, 2014.

Le tableau 58 de l'annexe 3 du *Règlement sur les grains du Canada* est modifié comme suit :

TABLEAU 58 — Blé à des fins générales, Ouest canadien, en français et en anglais

- Pourcentage de grains fusariés — Faire passer à 4 % la tolérance applicable aux grains fusariés dans le grade OC n° 2.
- La modification entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014.

## Registration

SI/2014-71 August 13, 2014

## STRENGTHENING CANADIAN CITIZENSHIP ACT

**Order Fixing August 1, 2014 as the Day on which Certain Provisions of the Act Come into Force**

P.C. 2014-891 July 31, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 46(1) of the *Strengthening Canadian Citizenship Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2014, fixes August 1, 2014 as the day on which subsection 7(3), section 11, subsections 12(1) and (3), section 13, subsection 16(2) and sections 20, 22, 27 and 41 of that Act come into force.

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

Pursuant to the *Strengthening Canadian Citizenship Act* (the Act), which received Royal Assent on June 19, 2014, this Order in Council (OIC) fixes August 1, 2014, as the day on which subsections 7(3), section 11, subsections 12(1) and (3), section 13, subsection 16(2) and sections 20, 22, 27 and 41 of the Act, come into force. These sections amend the *Citizenship Act*, and make consequential amendments to the *Federal Courts Act*.

**Objective**

This Order brings into force sections of the Act dealing with the streamlined decision-making model, complete applications, abandonment or suspension of applications, and applications for judicial review.

**Background**

The Government committed in the 2013 Speech from the Throne to strengthen and protect the value of Canadian citizenship by introducing the first comprehensive reform to the *Citizenship Act* in more than a generation. Bill C-24 is the first major overhaul of the *Citizenship Act* since 1977. As a result, the Bill is extensive and contains many new proposals, as well as updates to existing provisions.

The OIC brings into force amendments to the *Citizenship Act* that change the decision-making model and how applications are processed and that establishes a uniform system for judicial review of decisions made under the Act.

With respect to the decision-making model, the OIC brings into force a number of provisions, including:

- The Minister will become the decision-maker with respect to applications for a grant, resumption and renunciation of citizenship.
- Citizenship judges will decide whether applicants have met the residence requirement in cases where the Minister is unable to make a positive decision on residency.

## Enregistrement

TR/2014-71 Le 13 août 2014

## LOI RENFORÇANT LA CITOYENNETÉ CANADIENNE

**Décret fixant au 1<sup>er</sup> août 2014 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi**

C.P. 2014-891 Le 31 juillet 2014

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 46(1) de la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne*, chapitre 22 des Lois du Canada (2014), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 1<sup>er</sup> août 2014 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 7(3), de l'article 11, des paragraphes 12(1) et (3), de l'article 13, du paragraphe 16(2) et des articles 20, 22, 27 et 41 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE***(Cette note ne fait pas partie du Décret.)***Proposition**

Conformément à la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne* (la Loi), qui a reçu la sanction royale le 19 juin 2014, le présent décret fixe au 1<sup>er</sup> août 2014 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 7(3), de l'article 11, des paragraphes 12(1) et 12(3), de l'article 13, du paragraphe 16(2) et des articles 20, 22, 27 et 41 de la Loi. Ces articles modifient la *Loi sur la citoyenneté* et apportent des modifications corrélatives à la *Loi sur les Cours fédérales*.

**Objectif**

Ce décret met en œuvre certains articles de la Loi ayant trait au modèle décisionnel rationalisé, au traitement des demandes complètes de citoyenneté, à l'abandon ou à la suspension de demandes et aux demandes de contrôle judiciaire.

**Contexte**

Dans le discours du Trône de 2013, le gouvernement s'est engagé à renforcer et à protéger la valeur de la citoyenneté canadienne en procédant à la première réforme exhaustive de la *Loi sur la citoyenneté* jamais entreprise en plus d'une génération. Le projet de loi C-24 est le premier remaniement majeur de la *Loi sur la citoyenneté* réalisé depuis 1977. Par conséquent, le projet de loi est volumineux et contient plusieurs nouvelles propositions ainsi que des mises à jour touchant certaines dispositions existantes.

Le Décret met en vigueur des modifications à la *Loi sur la citoyenneté* qui changent le modèle décisionnel, et la façon dont les demandes sont traitées, et elles établissent un système uniforme pour le contrôle judiciaire des décisions prises aux termes de la Loi.

En ce qui a trait au modèle décisionnel, le Décret met en vigueur un certain nombre de modifications et de dispositions, notamment :

- Le ministre sera le seul décideur pour les demandes d'attribution de la citoyenneté, de réintégration dans la citoyenneté et de répudiation de la citoyenneté.
- Les juges de la citoyenneté décideront seulement si les demandeurs ont satisfait à la condition de résidence dans les cas où le ministre est incapable de rendre une décision favorable concernant la résidence.

- This transitional role will sunset after five years, unless the Minister decides to extend it. Should the role of judges be extended, this decision would be publicly announced.

With respect to how applications are processed, the OIC brings into force a number of additional provisions, including:

- Only complete applications, which contain all the required materials and fees, will be accepted for processing.
- Authority to suspend a file in certain circumstances, and to deem an application abandoned if specific criteria are not met.
- Authority to make it a requirement for applicants to provide information relevant to their application or to appear at an appointment either with the Minister or with a citizenship judge, when requested to do so by the Minister.
- Applicants will be required to answer questions related to their application truthfully.

The OIC repeals the provision of the *Citizenship Act* that specifies that citizenship judges be required to consider whether to recommend a waiver or a discretionary grant to the Minister. The Minister will be able to use that discretion upon request of an applicant.

The following provisions dealing with applications for judicial reviews are also brought into force by the OIC:

- Authority to establish a uniform system for judicial review of decisions made under the Act, including decisions of the Minister and citizenship judges. This replaces the previous system for reviewing decisions, which is a mix of judicial review and appeal options, depending on the decision-maker and type of decision being made.
- A requirement for leave (permission of the court) to seek judicial review against all citizenship decisions. Appeals to the Federal Court of Appeal will only be heard if, in rendering judgement, the Federal Court judge certifies that a serious question of general importance is involved, and states the question.

### **Consultation**

The Standing Committee on Citizenship and Immigration conducted three weeks of hearings on the *Strengthening Canadian Citizenship Act* and heard from over 25 witnesses, including representatives from many stakeholder organizations.

### **Departmental contact**

Himmat Shinhat  
 Director  
 Legislation and Program Policy  
 Citizenship and Multiculturalism Branch  
 Citizenship and Immigration Canada  
 180 Kent Street  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 1L1  
 Telephone: 613-437-5622  
 Email: himmat.shinhat@cic.gc.ca

- Ce rôle transitionnel prendra fin après cinq ans à moins que le ministre ne décide de le prolonger. Si le rôle des juges devait être prolongé, cette décision serait communiquée publiquement.

En ce qui a trait à la façon dont les demandes sont traitées, le Décret fait entrer également en vigueur un certain nombre de dispositions supplémentaires, notamment :

- Seules les demandes complètes, qui sont accompagnées de tous les documents de preuve et des droits exigés seront acceptées pour être traitées.
- Le pouvoir de suspendre un dossier dans certaines circonstances, et de considérer une demande comme étant abandonnée si elle ne répond pas à certains critères.
- Le pouvoir d'exiger que les demandeurs fournissent des renseignements pertinents à leur demande ou se présentent à une entrevue avec le ministre ou avec un juge de la citoyenneté, à la demande du ministre.
- L'obligation pour les demandeurs de répondre franchement à des questions en lien avec leur demande.

Le Décret abroge la disposition de la *Loi sur la citoyenneté* qui stipule que les juges de la citoyenneté ont le pouvoir de considérer s'ils doivent recommander au ministre une dispense ou une attribution discrétionnaire en vue de la citoyenneté. Le ministre pourra exercer ce pouvoir discrétionnaire à la suite d'une demande provenant d'un demandeur de citoyenneté.

De plus, les dispositions suivantes relatives aux demandes de contrôle judiciaire entrent en vigueur par le Décret :

- Le pouvoir d'établir un système uniforme pour les contrôles judiciaires des décisions prises en vertu de la Loi, y compris les décisions du ministre et des juges de la citoyenneté. Cela remplace le processus précédent d'examen des décisions où certaines décisions sont sujettes à révision sur demande de contrôle judiciaire et d'autres sont sous réserve du droit d'appel, selon le décideur et le type de décision qui est prise.
- L'exigence de demander une autorisation (de la Cour fédérale) afin d'amorcer une demande de contrôle judiciaire ayant trait à toute décision en matière de citoyenneté. Les appels devant la Cour d'appel fédérale ne seront entendus que si, en rendant son jugement, le juge de la Cour fédérale certifie que l'affaire soulève une question grave de portée générale et énonce celle-ci.

### **Consultation**

Durant trois semaines, le Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration a tenu des audiences sur la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne* et il a entendu plus de 25 témoins, notamment des représentants de nombreuses organisations d'intervenants.

### **Personne-ressource du ministère**

Himmat Shinhat  
 Directeur  
 Législation et Politique de programme  
 Direction générale de la citoyenneté et du multiculturalisme  
 Citoyenneté et Immigration Canada  
 180, rue Kent  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 1L1  
 Téléphone : 613-437-5622  
 Courriel : himmat.shinhat@cic.gc.ca

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2014-182	2014-881	Justice	Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2014) .....	2229
SOR/2014-183	2014-884	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations .....	2234
SOR/2014-184	2014-885	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations .....	2238
SOR/2014-185	2014-897	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (2015 Pan American and Parapan American Games) .....	2247
SOR/2014-186	2014-898	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Citizenship Regulations.....	2253
SOR/2014-187	2014-899	Environment	Order Amending Schedule 1 to the Canada National Parks Act.....	2256
SOR/2014-188	2014-900	Treasury Board	Order Amending Schedule I to the Public Service Superannuation Act.....	2269
SOR/2014-189	2014-892	Transport Agriculture and Agri-Food	Order Specifying the Minimum Amount of Grain to Be Moved.....	2272
SOR/2014-190	2014-893	Transport	Regulations Amending the Transportation Information Regulations .....	2277
SOR/2014-191	2014-894	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations.....	2290
SOR/2014-192	2014-895	Transport	Regulations on Operational Terms for Rail Level of Services Arbitration.....	2299
SOR/2014-193	2014-896	Transport	Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations.....	2310
SOR/2014-194		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations (Table 58 of Schedule 3).....	2324
SI/2014-71	2014-891	Citizenship and Immigration	Order Fixing August 1, 2014 as the Day on which Certain Provisions of the Strengthening Canadian Citizenship Act Come into Force.....	2326

INDEX	SOR:	Statutory Instruments (Regulations)			
	SI:	Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents			
			Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments	
Canada Grain Regulations — Regulations Amending..... Canada Grain Act	SOR/2014-191	01/08/14	2290		
Canada Grain Regulations (Table 58 of Schedule 3) — Regulations Amending .... Canada Grain Act	SOR/2014-194	01/08/14	2324		
Citizenship Regulations — Regulations Amending..... Citizenship Act	SOR/2014-186	31/07/14	2253		
Immigration and Refugee Protection Regulations (2015 Pan American and Parapan American Games) — Regulations Amending ..... Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2014-185	31/07/14	2247		
Minimum Amount of Grain to Be Moved — Order Specifying..... Canada Transportation Act	SOR/2014-189	01/08/14	2272	n	
Operational Terms for Rail Level of Services Arbitration — Regulations..... Canada Transportation Act	SOR/2014-192	01/08/14	2299	n	
Order Declaring an Amnesty Period (2014) — Order Amending ..... Criminal Code	SOR/2014-182	23/07/14	2229		
Order Fixing August 1, 2014 as the Day on which Certain Provisions of the Act Come into Force..... Strengthening Canadian Citizenship Act	SI/2014-71	13/08/14	2326		
Railway Interswitching Regulations — Regulations Amending ..... Canada Transportation Act	SOR/2014-193	01/08/14	2310		
Schedule 1 to the Canada National Parks Act — Order Amending..... Canada National Parks Act	SOR/2014-187	31/07/14	2256		
Schedule I to the Public Service Superannuation Act — Order Amending..... Public Service Superannuation Act	SOR/2014-188	31/07/14	2269		
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending ..... Special Economic Measures Act	SOR/2014-184	24/07/14	2238		
Special Economic Measures (Ukraine) Regulations — Regulations Amending..... Special Economic Measures Act	SOR/2014-183	24/07/14	2234		
Transportation Information Regulations — Regulations Amending ..... Canada Transportation Act	SOR/2014-190	01/08/14	2277		

**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/2014-182	2014-881	Justice	Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2014) .....	2229
DORS/2014-183	2014-884	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine.....	2234
DORS/2014-184	2014-885	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie .....	2238
DORS/2014-185	2014-897	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015).....	2247
DORS/2014-186	2014-898	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté .....	2253
DORS/2014-187	2014-899	Environnement	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada.....	2256
DORS/2014-188	2014-900	Conseil du Trésor	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur la pension de la fonction publique.....	2269
DORS/2014-189	2014-892	Transports Agriculture et Agroalimentaire	Décret précisant la quantité minimum de grain à transporter .....	2272
DORS/2014-190	2014-893	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport .....	2277
DORS/2014-191	2014-894	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada .....	2290
DORS/2014-192	2014-895	Transports	Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services .....	2299
DORS/2014-193	2014-896	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.....	2310
DORS/2014-194		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada (tableau 58 de l'annexe 3).....	2324
TR/2014-71	2014-891	Citoyenneté et Immigration	Décret fixant au 1 <sup>er</sup> août 2014 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi renforçant la citoyenneté canadienne .....	2326

**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 les parcs nationaux du Canada — Décret modifiant ..... Parcs nationaux du Canada (Loi)	DORS/2014-187	31/07/14	2256	
Annexe I de la Loi sur la pension de la fonction publique — Décret modifiant ..... Pension de la fonction publique (Loi)	DORS/2014-188	31/07/14	2269	
Citoyenneté — Règlement modifiant le Règlement ..... Citoyenneté (Loi)	DORS/2014-186	31/07/14	2253	
Conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services — Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2014-192	01/08/14	2299	n
Décret fixant au 1 <sup>er</sup> août 2014 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi ..... Citoyenneté canadienne (Loi renforçant)	TR/2014-71	13/08/14	2326	
Décret fixant une période d'amnistie (2014) — Décret modifiant ..... Code criminel	DORS/2014-182	23/07/14	2229	
Grains du Canada — Règlement modifiant le Règlement ..... Grains du Canada (Loi)	DORS/2014-191	01/08/14	2290	
Grains du Canada (tableau 58 de l'annexe 3) — Règlement modifiant le Règlement ..... Grains du Canada (Loi)	DORS/2014-194	01/08/14	2324	
Immigration et la protection des réfugiés (Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015) — Règlement modifiant le Règlement ..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2014-185	31/07/14	2247	
Interconnexion du trafic ferroviaire — Règlement modifiant le Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2014-193	01/08/14	2310	
Mesures économiques spéciales visant l'Ukraine — Règlement modifiant le Règlement ..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2014-183	24/07/14	2234	
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement ..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2014-184	24/07/14	2238	
Quantité minimum de grain à transporter — Décret précisant ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2014-189	01/08/14	2272	n
Renseignements relatifs au transport — Règlement modifiant le Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2014-190	01/08/14	2277	