

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 10, 2009

OTTAWA, LE MERCREDI 10 JUIN 2009

Statutory Instruments 2009

Textes réglementaires 2009

SOR/2009-145 to 159 and SI/2009-40 and 42

DORS/2009-145 à 159 et TR/2009-40 et 42

Pages 830 to 920

Pages 830 à 920

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 2009, 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 exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://gazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

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.

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 7 janvier 2009, 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*.

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazette.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1^{er} avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

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.

Registration
SOR/2009-145 May 19, 2009

Enregistrement
DORS/2009-145 Le 19 mai 2009

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST))

Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conditions pour les dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TÉU))

The Minister of Finance, pursuant to subsection 45(13) of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST))*.

En vertu du paragraphe 45(13) du *Tarif des douanes*^a, le ministre des Finances prend l'*Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conditions pour les dispositions particulières pour l'application du tarif des États-Unis (TÉU))*, ci-après.

Ottawa, May 19, 2009

Ottawa, le 19 mai 2009

JAMES M. FLAHERTY
Minister of Finance

Le ministre des Finances,
JAMES M. FLAHERTY

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE CUSTOMS TARIFF (CONDITIONS FOR SPECIAL PROVISIONS FOR THE PURPOSES OF THE UNITED STATES TARIFF (UST))

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ANNEXE DU TARIF DES DOUANES (CONDITIONS POUR LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR L'APPLICATION DU TARIF DES ÉTATS-UNIS (TÉU))

CONDITION

CONDITION

1. In the territory of Canada and the United States, goods set out in column 1 of the schedule to this Order are entitled to the United States Tariff if they undergo the change in tariff classification set out in column 2 of that schedule.

1. Sur le territoire du Canada ou des États-Unis, la marchandise indiquée dans la colonne 1 de l'annexe bénéficié du Tarif des États-Unis à la condition qu'elle subisse le changement de classement tarifaire prévu dans la colonne 2.

AMENDMENT

MODIFICATION

2. Supplementary Note 2 in Section XI of the schedule to the *Customs Tariff*¹ is replaced by the following:

2. La note supplémentaire 2 de la section XI de l'annexe du *Tarif des douanes*¹ est remplacée par ce qui suit :

2. For the purposes of giving effect to Appendix 6 of Annex 300-B of Chapter Three of the North American Free Trade Agreement, goods of the tariff items contained in subheadings 5112.11, 5112.19, 5509.31, 5801.35 and 5801.36 are entitled to the United States Tariff subject to the conditions set out in the *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST))*.

2. Pour l'application de l'appendice 6 de l'annexe 300-B du chapitre 3 de l'Accord de libre-échange nord-américain, les marchandises visées aux numéros tarifaires des sous-positions 5112.11, 5112.19, 5509.31, 5801.35 et 5801.36 bénéficient du Tarif des États-Unis, sous réserve de la condition visée par l'*Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conditions pour les dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TÉU))*.

REPEAL

ABROGATION

3. The *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST))*² is repealed.

3. L'*Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des Douanes (dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TÉU))*² est abrogé.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. This Order comes into force on July 1, 2009.

4. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2009.

^a S.C. 1997, c. 36
¹ S.C. 1997, c. 36
² SOR/2005-218

^a L.C. 1997, ch. 36
¹ L.C. 1997, ch. 36
² DORS/2005-218

SCHEDULE 1
(Section 1)

ANNEXE
(article 1)

SPECIAL PROVISIONS FOR THE PURPOSES
OF THE UNITED STATES TARIFF (UST)

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR L'APPLICATION
DU TARIF DES ÉTATS-UNIS (TÉU)

Column 1	Column 2
Goods	Changes in Tariff Classification
Subheading 5112.11	A change to woven fabrics, other than tapestry fabrics or upholstery fabrics of a weight not exceeding 140 g/m ² , of combed fine animal hair of subheading 5112.11 from yarn of combed camel hair or combed cashmere of subheading 5108.20 or any other heading, except from headings 51.06 through 51.07, any other good of heading 51.08 or headings 51.09 through 51.11, 51.13, 52.05 through 52.06, 54.01 through 54.04 or 55.09 through 55.10.
Subheading 5112.19	A change to woven fabrics, other than tapestry fabrics or upholstery fabrics, of combed fine animal hair of subheading 5112.19 from yarn of combed camel hair or combed cashmere of subheading 5108.20 or any other heading, except from headings 51.06 through 51.07, any other good of heading 51.08 or headings 51.09 through 51.11, 51.13, 52.05 through 52.06, 54.01 through 54.04 or 55.09 through 55.10.
Subheading 5509.31	A change to subheading 5509.31 from acid-dyeable acrylic tow of subheading 5501.30 or any other chapter, except from headings 52.01 through 52.03 or 54.01 through 54.05.
Subheading 5801.35	A change to woven-warp pile fabric, cut, of subheading 5801.35, with pile of dry-spun acrylic staple fibres of subheading 5503.30, which fabric has been dyed in the piece to a single uniform color, from any other chapter, except from headings 51.06 through 51.13, 52.04 through 52.12, 53.07 through 53.08 or 53.10 through 53.11, Chapter 54, headings 55.01 through 55.02, subheadings 5503.10 through 5503.20 or 5503.40 through 5503.90 or headings 55.04 through 55.16.
Subheading 5801.36	A change to subheading 5801.36 from any other chapter, except from headings 51.06 through 51.13, 52.04 through 52.12, 53.07 through 53.08 or 53.10 through 53.11, Chapter 54, headings 55.01 through 55.02, subheadings 5503.10 through 5503.20 or 5503.40 through 5503.90 or headings 55.04 through 55.16.

Colonne 1	Colonne 2
Marchandise	Changement de classement tarifaire
Sous-position 5112.11	Un changement aux tissus, autres que les tissus de tapisserie ou les tissus d'ameublement d'un poids n'excédant pas 140 g/m ² , de poils fins peignés de la sous-position 5112.11, de fils de poil de chameau peigné ou de cachemire peigné de la sous-position 5108.20 ou de toute autre position, sauf des positions 51.06 à 51.07, de tout autre produit de la position 51.08 ou des positions 51.09 à 51.11, 51.13, 52.05 à 52.06, 54.01 à 54.04 ou 55.09 à 55.10.
Sous-position 5112.19	Un changement aux tissus, autres que les tissus de tapisserie ou les tissus d'ameublement, de poils fins peignés de la sous-position 5112.19, de fils de poil de chameau peigné ou de cachemire peigné de la sous-position 5108.20 ou de toute autre position, sauf des positions 51.06 à 51.07, de tout autre produit de la position 51.08 ou des positions 51.09 à 51.11, 51.13, 52.05 à 52.06, 54.01 à 54.04 ou 55.09 à 55.10.
Sous-position 5509.31	Un changement à la sous-position 5509.31 de filasse de fils acryliques pouvant être teints avec colorant acide de la sous-position 5501.30 ou de tout autre chapitre, sauf des positions 52.01 à 52.03 ou 54.01 à 54.05.
Sous-position 5801.35	Un changement aux velours et peluches tissés par la chaîne, coupés, de la sous-position 5801.35, avec fibres discontinues d'acrylique filées à sec de la sous-position 5503.30, le tissu ayant été teint en pièces d'une seule couleur uniforme, de tout autre chapitre, sauf des positions 51.06 à 51.13, 52.04 à 52.12, 53.07 à 53.08 ou 53.10 à 53.11, du chapitre 54, des positions 55.01 à 55.02, des sous-positions 5503.10 à 5503.20 ou 5503.40 à 5503.90 ou des positions 55.04 à 55.16.
Sous-position 5801.36	Un changement à la sous-position 5801.36 de tout autre chapitre, sauf des positions 51.06 à 51.13, 52.04 à 52.12, 53.07 à 53.08 ou 53.10 à 53.11, du chapitre 54, des positions 55.01 à 55.02, des sous-positions 5503.10 à 5503.20 ou 5503.40 à 5503.90 ou des positions 55.04 à 55.16.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

(This statement is not part of the Order.)

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

Issue and objectives

The Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (*Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST)*) implements amendments made to Appendix 6 of Annex 300-B of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) to liberalize the rules of origin applicable to certain textile products traded between Canada and the United States for purpose of determining their eligibility for duty-free treatment under the NAFTA.

Description and rationale

The Order liberalizes the rule of origin for chenille fabric containing artificial staple fibres that are unavailable in commercial quantities from North American production. It also corrects a minor error in one of the earlier bilateral additions to Appendix 6 of Annex 300-B of the NAFTA.

Question et objectifs

L'Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des douanes (*conditions des dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TÉU)*) met en œuvre des modifications à l'appendice 6 de l'annexe 300-B de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) afin de libéraliser les règles d'origine applicables à certains produits textiles qui font l'objet d'échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis afin d'en régir l'admissibilité au traitement en franchise en vertu de l'ALÉNA.

Description et justification

L'Arrêté libéralise les règles d'origine pour les tissus de chenille renfermant des fibres artificielles discontinues qui ne sont pas disponibles en quantités commerciales auprès de producteurs nord-américains. De plus, il corrige une erreur mineure dans l'un des ajouts bilatéraux antérieurs à l'appendice 6 de l'annexe 300-B de l'ALÉNA.

Canada and the United States have agreed to implement these amendments on July 1, 2009, pursuant to section 7, Annex 300-B of the NAFTA, which allows any two of the Parties to agree to different rules of origin for particular products made from inputs that are unavailable from domestic production in the NAFTA territory (“Short Supply” provision). The *Customs Tariff* grants authority to the Minister of Finance to give effect to the “Short Supply” provision of the NAFTA. This Order, made pursuant to the *Customs Tariff*, implements Canada’s commitment under the NAFTA.

This measure is designed to facilitate trade between Canada and the United States and is in response to specific industry requests. This Order expands duty-free access for Canadian and American manufacturers of certain textile products that cannot be sourced from North American production.

Consultation

The former Canadian Textiles Institute, the industry association representing Canadian manufacturers of fibres and fabric (including upholstery), was consulted and was supportive of this upholstery fabric initiative, highlighting that there is no Canadian production of the artificial staple fibres in question. The Canadian Home Furnishings Alliance also supports the change. All concerned government departments were consulted and support this measure.

Implementation, enforcement and service standards

The Canadian Border Services Agency is responsible for the administration of and compliance with customs and tariff legislation and regulations. Compliance with the terms and conditions of this Order will be monitored by officials of the Canada Border Services Agency.

Contact

Colleen Brock
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-996-5470

Le Canada et les États-Unis ont convenu de mettre en œuvre les modifications en date du 1^{er} juillet 2009, conformément à la section 7 de l’annexe 300-B de l’ALÉNA, qui permet à deux des parties d’accepter des règles d’origine différentes pour des produits particuliers faits à partir d’intrants qui ne sont pas disponibles auprès de producteurs nationaux dans la zone de l’ALÉNA (la disposition sur les disponibilités d’approvisionnement). Le *Tarif des douanes* autorise le ministre des Finances à mettre en œuvre la disposition de l’ALÉNA sur les disponibilités d’approvisionnement. L’Arrêté, conformément au *Tarif des douanes*, donne suite à l’engagement du Canada dans le cadre de l’ALÉNA.

Cette mesure est conçue pour faciliter les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et répond à des demandes spécifiques de l’industrie. L’Arrêté étend l’accès en franchise de droits de douane pour les fabricants canadiens et américains de certains produits textiles qui ne peuvent pas être procurés de producteurs nord-américains.

Consultation

L’ancien Institut canadien des textiles, l’association représentant les fabricants canadiens de fibres et de tissus (dont les tissus pour ameublement), a été consulté et il appuie cette mesure visant les tissus pour ameublement, les fibres artificielles discontinues en question n’étant pas produites au Canada. La Canadian Home Furnishings Alliance souscrit également à la modification. Tous les ministères concernés ont été consultés et soutiennent cette mesure.

Mise en œuvre, application et normes de service

L’Agence des services frontaliers du Canada est chargée d’administrer et d’appliquer la législation et la réglementation douanières et tarifaires. Le respect des modalités de l’Arrêté sera contrôlé par les responsables de l’Agence.

Personne-ressource

Colleen Brock
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-996-5470

Registration
SOR/2009-146 May 28, 2009

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

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

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

Whereas that Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas that Agency is satisfied that the size of the market for turkeys has changed significantly;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, Ontario, May 27, 2009

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN TURKEY MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

^a C.R.C., c. 647
^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)
^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2
^d S.C. 1993, c. 3, ss. 7(2)
^e C.R.C., c. 648
¹ SOR/90-231

Enregistrement
DORS/2009-146 Le 28 mai 2009

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

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

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

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)(c) à (h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que l'Office a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi aux termes de l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^c et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga (Ontario), le 27 mai 2009

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DU DINDON (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13(b)
^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2
^c C.R.C., ch. 647
^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)
^e C.R.C., ch. 648
¹ DORS/90-231

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 1)

SCHEDULE
(Subsections 5(2) and (3))

**CONTROL PERIOD BEGINNING ON APRIL 26, 2009
AND ENDING ON APRIL 24, 2010**

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1.	Ontario	162, 524, 709
2.	Quebec	75, 854, 774
3.	Nova Scotia	9, 817, 532
4.	New Brunswick	7, 771, 481
5.	Manitoba	26, 829, 432
6.	British Columbia	46, 467, 126
7.	Saskatchewan	12, 467, 240
8.	Alberta	33, 184, 257
TOTAL		374, 916, 551

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on April 26, 2009 and ending on April 24, 2010.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 1)

ANNEXE
(paragraphe 5(2) et (3))

**PÉRIODE RÉGLEMENTÉE COMMENÇANT LE 26 AVRIL
2009 ET SE TERMINANT LE 24 AVRIL 2010**

	Colonne 1	Colonne 1
Article	Province	Livres de dindon
1.	Ontario	162 524 709
2.	Québec	75 854 774
3.	Nouvelle-Écosse	9 817 532
4.	Nouveau-Brunswick	7 771 481
5.	Manitoba	26 829 432
6.	Colombie-Britannique	46 467 126
7.	Saskatchewan	12 467 240
8.	Alberta	33 184 257
TOTAL		374 916 551

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 26 avril 2009 et se terminant le 24 avril 2010.

Registration
SOR/2009-147 May 28, 2009

CANADA LABOUR CODE

Regulations Amending the Canada Occupational Health and Safety Regulations

P.C. 2009-817 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to sections 125^a, 125.1^b, 126^c and 157^d of the *Canada Labour Code*^e, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Occupational Health and Safety Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “regional office” in section 1.2 of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

“regional office”, in respect of a work place, means the office of the Department of Human Resources and Skills Development that is responsible for the HRSDC Labour Program in any of the Department’s administrative regions in which the work-place is situated; (*bureau régional*)

2. Paragraph 1.4(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) subject to Part II of the *Oil and Gas Occupational Safety and Health Regulations*, on or in connection with exploration or drilling for or the production, conservation, processing or transportation of oil or gas in frontier lands, as that term is defined in the *Canada Petroleum Resources Act*; or

3. (1) Paragraphs 2.24(2)(b) to (d) of the Regulations is replaced by the following:

(b) be readily available;

(2) The portion of paragraph 2.24(2)(g) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(g) be reviewed by a qualified person and, if necessary, amended

4. Section 2.25 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

2.25 L’employeur doit veiller à ce que les personnes qualifiées visées au paragraphe 2.24(4) aient reçu une formation et un entraînement sur les consignes précises visant le fonctionnement,

Enregistrement
DORS/2009-147 Le 28 mai 2009

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

Règlement modifiant le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail

C.P. 2009-817 Le 28 mai 2009

Sur recommandation de la ministre du Travail et en vertu des articles 125^a, 125.1^b, 126^c et 157^d du *Code canadien du travail*^e, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

MODIFICATIONS

1. La définition de « bureau régional », à l’article 1.2 du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*¹, est remplacée par ce qui suit :

« bureau régional » Relativement à un lieu de travail, bureau chargé du Programme du travail de RHDCC dans la zone administrative dans laquelle il est situé. (*regional office*)

2. L’alinéa 1.4d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) sous réserve de la partie II du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (pétrole et gaz)*, travaillant à l’exploration ou au forage pour la recherche de pétrole et de gaz sur les terres domaniales, au sens de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, ou à la production, à la conservation, au traitement ou au transport de ce pétrole ou gaz, ou travaillant en rapport avec ces activités;

3. (1) Les alinéas 2.24(2)b) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) être facilement accessibles;

(2) Le passage de l’alinéa 2.24(2)g) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

g) être révisées par une personne qualifiée et au besoin modifiées, selon le cas :

4. L’article 2.25 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2.25 L’employeur doit veiller à ce que les personnes qualifiées visées au paragraphe 2.24(4) aient reçu une formation et un entraînement sur les consignes précises visant le fonctionnement,

^a S.C. 2000, c. 20, s. 5

^b S.C. 2000, c. 20, s. 6

^c S.C. 2000, c. 20, s. 8

^d S.C. 2000, c. 20, s. 20

^e R.S., c. L-2

¹ SOR/86-304

^a L.C. 2000, ch. 20, art. 5

^b L.C. 2000, ch. 20, art. 6

^c L.C. 2000, ch. 20, art. 8

^d L.C. 2000, ch. 20, art. 20

^e L.R., ch. L-2

¹ DORS\86-304

l'inspection, la vérification, le nettoyage et l'entretien du système CVCA et sur l'étalonnage de ses sondes ou capteurs.

5. (1) The definition “low working pressure hot water boiler” in section 5.1 of the English version of the Regulations is repealed.

(2) Section 5.1 of the English version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“low pressure hot water boiler” means a hot water boiler that has a pressure not exceeding 1,100 kPa and an operating temperature not exceeding 121°C. (*chaudière à eau chaude basse pression*)

6. Section 5.8 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

5.8 Il est interdit de modifier, manier ou rendre inopérant tout accessoire raccordé à une chaudière ou à un réservoir sous pression, sauf pour le régler ou le soumettre à un essai.

7. Subsection 5.16(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

5.16 (1) L'installation d'un réservoir sous pression enfoui doit être conforme aux normes visées à l'appendice A de la partie I du Code des chaudières.

8. Paragraph 14.25(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) a une vue sans obstacle de l'aire où l'appareil doit être manœuvré.

9. The definition “district office” in section 15.1 of the Regulations is replaced by the following:

“district office”, in respect of a work place, means the office of the Department of Human Resources and Skills Development that is responsible for the HRSDC Labour Program and that is

- (a) closest to the work place, and
- (b) in any of the Department's administrative regions in which the work place is situated; (*bureau de district*)

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The amendments to the *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHS Regulations) are required to update and clarify existing wording in the COHS Regulations, and bring consistency between English and French versions of various sections.

Description and rationale

The COHS Regulations are made pursuant to the *Canada Labour Code*, Part II, the purpose of which is to prevent accidents

l'inspection, la vérification, le nettoyage et l'entretien du système CVCA et sur l'étalonnage de ses sondes ou capteurs.

5. (1) La définition de « low working pressure hot water boiler », à l'article 5.1 de la version anglaise du même règlement, est abrogée.

(2) L'article 5.1 de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

“low pressure hot water boiler” means a hot water boiler that has a pressure not exceeding 1,100 kPa and an operating temperature not exceeding 121°C. (*chaudière à eau chaude basse pression*)

6. L'article 5.8 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5.8 Il est interdit de modifier, manier ou rendre inopérant tout accessoire raccordé à une chaudière ou à un réservoir sous pression, sauf pour le régler ou le soumettre à un essai.

7. Le paragraphe 5.16(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5.16 (1) L'installation d'un réservoir sous pression enfoui doit être conforme aux normes visées à l'appendice A de la partie I du Code des chaudières.

8. L'alinéa 14.25b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) a une vue sans obstacle de l'aire où l'appareil doit être manœuvré.

9. La définition de « bureau de district », à l'article 15.1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« bureau de district » Relativement à un lieu de travail, le bureau du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences chargé du Programme du travail de RHDCC qui se trouve à la fois :

- a) le plus près du lieu de travail;
- b) à l'intérieur de toute zone administrative de ce ministère dans laquelle le lieu de travail est situé. (*district office*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Les modifications au *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (le RCSST) s'imposent afin de mettre à jour et de clarifier la formulation actuelle de certains passages du RCSST et de faire correspondre la version anglaise et la version française de divers articles.

Description et justification

Le RCSST relève de la partie II du *Code canadien du travail*, qui vise à prévenir les accidents et les blessures en milieu de

and injuries arising out of, linked with, or occurring in, the course of employment. The amendments concern a number of parts in the COHS Regulations, including

- remove outdated terminology, i.e. the phrase “Canada lands” is replaced with “frontier lands” in subsection 1.4(d) to reflect the terminology used by the *Canada Petroleum Resources Act* referenced in this section. The *Canada Petroleum Resources Act* governs the lease of federally owned oil and gas rights on “frontier lands” to oil and gas companies that wish to find and produce the oil and gas. For example, in British Columbia, “frontier lands” include the “territorial sea” (12 nautical miles beyond the low water mark of the outer coastline), and the “continental shelf” (beyond the territorial sea). This amendment would clarify that the COHS Regulations not only apply to companies operating on the land, but also apply to companies operating over the territorial sea as well as the continental shelf;
- remove outdated requirements, i.e. the prescription “no later than five years after the day of coming into force” is removed from Part II as this is outdated given that this section came into force in 2000 (SOR/2000-374);
- clarify section 2.24(2)(g) of the COHS Regulations by adding the phrase “if necessary” to provide flexibility for the qualifying person to maintain the existing instructions, considering the situations specified in (i) to (iv) do not always result in an amendment to the instructions prescribed in this subsection; and
- harmonize the French and English of several provisions, e.g. the word “manier” is added to the French version of section 5.8 of the COHS Regulations to better reflect the English version, which includes the action of “interfering with any fitting attached to a boiler or pressure vessel.” While “manier” is not an obvious correspondence for “interfering with,” it accurately reflects the intended scope of the COHS Regulations.

Consultation

Due to the administrative nature and low impact of these amendments on stakeholders, no formal consultations were undertaken regarding these amendments. The amendments were communicated to the Labour Program’s Regulatory Review Committee and they did not express any concerns regarding the changes.

The Regulatory Review Committee was established in 1986 by Labour Canada, now the Labour Program, for the technical revision of federal occupational health and safety regulations. It is composed of representatives from organized labour and employer organizations of the federal jurisdiction.

Implementation, enforcement and service standards

As these amendments are not substantive, an implementation plan or enforcement strategy was not required.

travail ou liés au travail. Les modifications portent sur un certain nombre de parties du RCSST, notamment :

- retirer la terminologie désuète, par exemple l’expression « terres du Canada » est remplacée par « terres domaniales » au paragraphe 1.4d) pour refléter la terminologie de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* à laquelle on fait référence dans cet article. La *Loi fédérale sur les hydrocarbures* régit l’attribution de droits pétroliers et gaziers dans les « terres domaniales » de l’État à des sociétés pétrolières et gazières qui veulent trouver et mettre en valeur le pétrole et le gaz naturel. Ainsi, en Colombie-Britannique, les « terres domaniales » comprennent la « mer territoriale » (12 milles marins de la laisse de basse mer jusqu’au littoral extérieur) et le « plateau continental » (au-delà de la mer territoriale). Cette modification ferait ressortir que le RCSST ne s’applique pas seulement aux sociétés dont l’activité s’exerce sur la terre mais aussi à celles qui exercent leurs activités sur la mer territoriale et le plateau continental;
- retirer les prescriptions désuètes, par exemple la mention « au plus tard cinq ans après la date d’entrée en vigueur » est retirée de la partie II car elle est caduque étant donné que cet article est entré en vigueur en 2000 (SOR/2000-374);
- préciser l’article 2.24(2)g) du RCSST en ajoutant la mention « si nécessaire » pour assurer à la personne qualifiée la flexibilité de maintenir les directives en place compte tenu du fait que les situations prévues de (i) à (iv) ne résultent pas toujours en une modification des directives prévues à ce paragraphe;
- harmoniser le français et l’anglais de plusieurs dispositions, par exemple ajouter le mot « manier » à la version française de l’article 5.8 du RCSST pour mieux refléter la version anglaise, laquelle inclut la notion de *interfering with* « tout accessoire raccordé à une chaudière ou à un réservoir sous pression ». Bien que le terme « manier » ne corresponde pas exactement à *interfering with*, il couvre avec précision l’intention du RCSST.

Consultation

Puisque ces modifications étaient d’ordre administratif et qu’elles portaient peu à conséquence pour les intervenants, aucune consultation officielle n’a été entreprise à leur sujet. Le Comité d’examen des règlements du Programme du travail a été avisé de ces modifications et n’a soulevé aucune préoccupation à ce propos.

Le Comité d’examen des règlements a été créé en 1986 par Travail Canada, devenu le Programme du travail, afin d’assurer la modification technique des règlements de santé et de sécurité au travail fédéraux. Il est composé de représentants de groupes d’employés et de groupes d’employeurs de la juridiction fédérale.

Mise en œuvre, application et normes de service

Puisque ces modifications ne sont pas des modifications à grande échelle, il n’a pas été nécessaire de dresser un plan de mise en œuvre ni de formuler de stratégie d’application.

Contact

Simone Kendall
Policy Analyst
Occupational Health and Safety Policy Unit
Program Development and Guidance Directorate
Labour Program
Place du Portage, Phase II
165 Hôtel-de-Ville Street, 10th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J2

Personne-ressource

Simone Kendall
Analyste des politiques
Unité de politique sur la santé et la sécurité au travail
Direction du développement du programme et de l'orientation
Programme du travail
Place du Portage, Phase II
165, rue Hôtel-de-Ville, 10^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J2

Registration
SOR/2009-148 May 28, 2009

NORTHWEST TERRITORIES ACT

**Regulations Amending the Northwest Territories
Archaeological Sites Regulations (Miscellaneous
Program)**

P.C. 2009-818 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 57 of the *Northwest Territories Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE NORTHWEST
TERRITORIES ARCHAEOLOGICAL SITES
REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENT

1. Section 8 of the *Northwest Territories Archaeological Sites Regulations*¹ is replaced by the following:

8. (1) Subject to subsections (2) and (3), an applicant who has contravened these Regulations or the conditions of any previous permit or other authorization for the search for, or excavation of, archaeological sites that was issued in any country is not entitled to be issued a permit under section 6 or 7, if the contravention has not been remedied.

(2) An applicant who is alleged to have contravened the conditions of any previous permit or other authorization referred to in subsection (1) and who has not remedied the contravention, may provide the designated agency with a statement explaining the circumstances of the alleged contravention, including any other relevant information that the applicant considers appropriate.

(3) The designated agency shall consider the applicant's statement in respect of an alleged contravention and shall decide whether the applicant should be issued a Class 1 or Class 2 permit despite the alleged contravention of the conditions of any previous permit or other authorization referred to in subsection (1) that has not been remedied.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2009-148 Le 28 mai 2009

LOI SUR LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

**Règlement correctif visant le Règlement sur
les lieux archéologiques des Territoires du
Nord-Ouest**

C.P. 2009-818 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 57 de la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT
SUR LES LIEUX ARCHÉOLOGIQUES DES
TERRITOIRES DU NORD-OUEST**

MODIFICATION

1. L'article 8 du *Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest*¹ est remplacé par ce qui suit :

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le demandeur qui a contrevenu au présent règlement ou aux conditions d'un permis ou d'une autre autorisation antérieure délivré n'importe où dans le monde pour la recherche ou la fouille de lieux archéologiques ne peut se voir délivrer un permis en vertu des articles 6 ou 7, à moins d'avoir remédié au manquement.

(2) Le demandeur qui aurait contrevenu aux conditions de tout permis ou autre autorisation antérieure visé au paragraphe (1) et n'a pas remédié au manquement peut fournir à l'organisme désigné une déclaration expliquant les circonstances entourant le manquement reproché, y compris tout autre renseignement pertinent qu'il juge indiqué.

(3) L'organisme désigné examine la déclaration du demandeur et décide s'il lui délivre un permis de classe 1 ou 2 malgré le manquement reproché aux conditions de tout permis ou autre autorisation antérieure visé au paragraphe (1) et le défaut d'y remédier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a R.S., c. N-27
¹ SOR/2001-219

^a L.R., ch. N-27
¹ DORS/2001-219

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the regulations.)

Issue and objectives

The following regulations require technical amendments to reflect recommendations by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee).

Regulations Amending the First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations

Amendments are required to sections 1 and 15 of the Regulations with respect to the purpose of the definition of an “eligible voter” and the clarity of the method for sealing a ballot box.

Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations

An amendment is required to section 2 of schedule II of the French version of the Regulations to address a minor discrepancy between the French and English versions.

Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations and Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations

Amendments are required to specific sections of the Regulations to correct inconsistencies.

Description and rationale***Regulations Amending the First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations***

In 2006, the Committee reviewed the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations*, made pursuant to paragraph 62(a) of the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Act* (the Act). As a result of the review, technical issues related to specific definitions found in the Regulations were identified to which further advice was provided by the Department in consultation with the Department of Justice.

The term “eligible voter” defined in section 20 of the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Act* was included in section 1 of the Regulations at the request of First Nations who participated in the development of the Regulations to ensure the membership is clear on what constitutes an “eligible voter” as established by the Act. However, in accordance with section 16 of the *Federal Interpretation Act*, it is not necessary to define in the regulations a term already provided in the parent statute.

The definition found in section 20 of the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Act* applies to the Regulations and can be referred to when addressing issues regarding membership. An amendment to section 1 by removing the definition of “eligible voter” is necessary with respect to section 16 of the *Federal Interpretation Act*.

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

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Question et objectifs

Les règlements suivants requièrent des modifications de forme afin d'adresser des recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité).

Règlement modifiant le Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations

Il est nécessaire d'apporter des modifications aux articles 1 et 15 du Règlement concernant l'objet de la définition de l'expression « électeur admissible » et la méthode de scellage des boîtes de scrutin.

Règlement modifiant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe

Il est nécessaire d'apporter une modification à l'article 2 de l'annexe II de la version française du Règlement afin de corriger une légère divergence de texte entre les versions française et anglaise.

Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest et Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut

Il est nécessaire d'apporter des modifications à certaines dispositions des règlements de manière à corriger des incohérences.

Description et justification***Règlement modifiant le Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations***

En 2006, le Comité a procédé à l'examen du *Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations* conformément à l'alinéa 62(a) de la *Loi sur la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations* (la Loi). Cet examen a permis de soulever quelques problèmes de forme liés à certaines définitions du Règlement, problèmes qui ont fait l'objet d'un avis supplémentaire du Ministère en consultation avec le Ministère de la Justice.

L'expression « électeur admissible », définie à l'article 20 de la *Loi sur la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations*, a été ajoutée à l'article 1 du Règlement à la demande des Premières Nations qui ont participé à l'élaboration dudit Règlement afin d'éclairer leurs membres sur le sens de l'expression « électeur admissible » conformément à la Loi. Toutefois, en vertu de l'article 16 de la *Loi d'interprétation fédérale*, il n'est pas nécessaire de définir un terme ou une expression dans un règlement s'ils le sont déjà dans la loi cadre.

La définition décrite à l'article 20 de la *Loi sur la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations* s'applique au Règlement et peut être consultée pour répondre aux problèmes liés à l'appartenance aux effectifs. Il est nécessaire d'apporter une modification à l'article 1 pour supprimer la définition d'« électeur admissible » en vertu de l'article 16 de la *Loi d'interprétation fédérale*.

The words “properly seal” used in section 15 of the Regulations do not specify the method of sealing of a ballot box that would be proper and acceptable for the Department. Detailing the process for sealing a ballot box, in accordance with the practice presently conducted under the *Indian Referendum Regulations*, will provide certainty to section 15 and proper guidance to electoral officers.

The amendments are of a technical nature and do not impact on the applicability of the Regulations.

Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations

In May 2008, amendments to the *Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations* were made pursuant to section 15 of the *Dominion Water Power Act* by Indian and Northern Affairs Canada to correct several instances noted by the Committee where the French version did not accurately reflect the intent of the English version.

All the amendments were made in the French version of the Regulations to respect an agreement by the proponent and an approval right by the Government of Alberta on the part of the Regulations in English that contains the water licenses.

However, an amendment to section 2 of schedule II of the Regulations was necessary in the English version by removing the word “taken” to reflect a “diversion” only of the waters of the Bow River. By doing so, the Department omitted to correct the French version where a reference is made to “prise” ou “détournement” of the waters of the Bow River. Following registration of the amended Regulations, a second review by the Committee revealed this minor discrepancy between the English and French versions.

The amendment to the French version of section 2, schedule II of the Regulations in removing the words “prise” and “ou” does not impact on the purpose of the Regulations but is necessary to provide consistency between both English and French versions.

Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations and Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations

In 2004, the Committee reviewed the *Northwest Territories Archaeological Sites Regulations*, made pursuant to the *Northwest Territories Act*, and the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations*, made pursuant to the *Nunavut Act*. As a result of the review, a few issues of clarification within the Regulations were identified. Discussions took place with the Committee and the Governments of the Northwest Territories and Nunavut and further advice was provided by the Department in consultation with the Department of Justice.

Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations

Section 8

Section 8 of the *Northwest Territories Archaeological Sites Regulations* provides that an applicant may be refused a permit by

L'expression « sceller convenablement » une boîte de scrutin utilisée à l'article 15 du Règlement ne précise pas quelle méthode de scellage serait correcte et acceptable pour le Ministère. Décrire en détail le processus de scellage d'une boîte de scrutin conformément au procédé appliqué en ce moment en vertu du *Règlement sur les référendums des Indiens* procurera une certitude quant à l'article 15 et une directive adéquate aux présidents d'élection.

Les modifications de forme n'influencent en rien l'applicabilité du Règlement.

Règlement modifiant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe

En mai 2008, des modifications ont été apportées par Affaires indiennes et du Nord Canada au *Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe* en vertu de l'article 15 de la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada*. Ces modifications ont corrigé plusieurs passages reflétant des divergences de sens entre les versions anglaise et française du Règlement telles qu'identifiées par le Comité.

Toutes les modifications au Règlement ont été apportées à la version française afin de respecter un accord avec le promoteur et un droit d'approbation du gouvernement de l'Alberta concernant la partie du Règlement en anglais portant sur les permis d'exploitation de l'eau.

Toutefois, il s'est avéré nécessaire de modifier l'article 2 de l'annexe II de la version anglaise du Règlement en supprimant le mot « taken » afin de refléter un détournement seulement des eaux de la rivière Bow. Ce faisant, le Ministère a omis de reporter la correction sur la version française dans laquelle il est fait allusion à la « prise » ou au « détournement » des eaux de la rivière Bow. Après l'enregistrement du règlement modifié, le Comité a procédé à un deuxième examen du Règlement qui a révélé cette différence mineure entre les versions anglaise et française.

La modification apportée à l'article 2 de l'annexe II de la version française, consistant à supprimer les termes « prise » et « ou », ne modifie pas l'intention du Règlement mais est requise à des fins de conformité entre les versions anglaise et française du Règlement.

Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest et Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut

En 2004, le Comité a examiné le *Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest*, pris en vertu de la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*, ainsi que le *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut*, pris en vertu de la *Loi sur le Nunavut*. L'examen a permis de relever quelques imprécisions dans les règlements. Des discussions se sont tenues auprès du Comité ainsi que des Gouvernements des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut auxquelles se sont ajoutés des conseils du Ministère en consultation avec le Ministère de la Justice.

Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest

Article 8

L'article 8 du *Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest* prévoit qu'un demandeur peut se voir

a designated agency. This decision is based on evidence provided by the relevant foreign authorities that an applicant has contravened the conditions of any previous permit or other authorization for the search for, or excavation of, archaeological sites that was issued in any country and the contravention has not been remedied. However, there is no mechanism identified justifying a finding that permit conditions have been breached and consequently, there may be some instances in which the nature of the evidence provided may be such that it would not be acceptable in Canada.

An amendment to section 8 by including an administrative review mechanism provides certainty to the Regulations as how a determination is made as to whether the conditions of a permit or authorization issued in another country have been contravened or remedied by allowing an applicant the opportunity to be provided with and respond to the evidence provided by a foreign country as to compliance or non-compliance with a permit issued by that country.

Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations

Section 1

By using the non-exhaustive word “includes”, section 1 of the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations* allows some ambiguity in the definition of the term “fossil.” This could lead to interpretation and uncertainty as to the meaning of the term. This amendment is intended to preclude debate as to the meaning of the defined term as cited in paragraphs (a), (b) and (c). Therefore, an appropriate preamble is added to the term “fossil” in order to provide greater precision to the meaning of the term.

Also in section 1, there is a slight divergence of text between the English and French versions in paragraph (c) with regard to the use in French of the word “preserved” eggs, teeth and bones of vertebrates (fossil). Amending paragraph (c) in English by adding the word “preserved” immediately before the word “eggs” will provide consistency between the English and French versions and clarification that only older vertebrate eggs, teeth or bones are intended to be covered by the Regulations.

Subsections 8(2) and 9(2)

Subsections 8(2) and 9(2) of the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations* indicates that, subject to section 33.5.6 of the Nunavut Land Claims Agreement, a designated agency shall issue a permit for archaeological or palaeontological activities under the conditions set out in that subsection. Indicating specific references to section 33.5.6 of the Agreement in subsections 8(2) and 9(2) is intended to keep an applicant informed that he must comply with the provisions of the Nunavut Land Claims Agreement in order to successfully qualify for a permit.

However, since subsections 8(2)(b) and 9(2)(c) of the Regulations already contain a proviso stating that an applicant must comply with all conditions in those subsections to obtaining a permit as set out in the Nunavut Land Claims Agreement, it is unnecessary to repeat specific references to section 33.5.6 of the Agreement in subsections 8(2) and 9(2). Consequently, specific

refuser un permis par l’organisme désigné. Cette décision est fondée sur la preuve, fournie par les autorités étrangères en cause, que le demandeur aurait contrevenu aux conditions d’un permis ou d’une autre autorisation antérieurs délivrés n’importe où dans le monde pour la recherche ou la fouille de lieux archéologiques, et que le manquement n’a pas été remédié. Cependant, le règlement actuel ne précise pas de mécanisme permettant de justifier la conclusion que le demandeur a contrevenu aux conditions de permis. Par conséquent, il pourrait y avoir des situations où la nature de la preuve fournie pourrait rendre celle-ci inadmissible au Canada.

Une modification à l’article 8 consistant à inclure un mécanisme d’examen administratif confère une certitude au Règlement quant à la façon de déterminer si le demandeur a contrevenu aux conditions d’un permis ou d’une autorisation délivrés n’importe où dans le monde ou si le demandeur a remédié au manquement, en lui donnant la possibilité de recevoir la preuve fournie par le pays étranger relativement à sa conformité ou à sa non-conformité aux conditions du permis ou autorisation délivrés par ce pays, et d’y répondre.

Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut

Article 1

Le passage introductif de la définition de « fossile » à l’article 1 du *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut* utilise l’adverbe non exhaustif « notamment ». Par conséquent, ceci introduit une certaine ambiguïté dans la définition du terme « fossile » et pourrait mener à l’interprétation et à l’incertitude quant au sens de ce terme. La modification a pour but d’exclure d’emblée tout débat sur le sens du terme défini et dont font référence les alinéas a), b) et c). Par conséquent, le passage introductif « fossile » est remplacé afin d’apporter plus de précision au sens du terme.

Également à l’article 1, l’alinéa c) du texte anglais accuse une légère divergence par rapport au texte français en ce qui concerne la formulation « œufs, dents et os de vertébrés, qui sont conservés. (fossil) ». En modifiant l’alinéa c) de la version anglaise par l’ajout du mot « *preserved* » immédiatement avant le mot « *eggs* », on assurera la cohérence avec la version française et on clarifiera, dans le texte anglais, le fait que seuls les œufs, dents ou os de vertébrés plus anciens sont visés par le Règlement.

Paragraphes 8(2) et 9(2)

Les paragraphes 8(2) et 9(2) du *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut* indiquent que, sous réserve de l’article 33.5.6 de l’Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, l’organisme désigné délivre le permis pour des activités archéologiques ou paléontologiques si les conditions énoncées dans le paragraphe sont réunies. La référence à l’article 33.5.6 de l’Accord aux paragraphes 8(2) et 9(2) avaient pour but de tenir le demandeur informé du fait qu’il doit respecter les dispositions de l’Accord sur les revendications territoriales du Nunavut s’il veut être admissible à l’obtention d’un permis.

Cependant, comme les alinéas 8(2)(b) et 9(2)(c) du Règlement contiennent déjà une disposition à l’effet que le demandeur doit satisfaire à toutes les conditions préalables à l’obtention du permis prévues par l’Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, il n’est pas nécessaire de répéter les renvois à l’article 33.5.6 de l’Accord aux paragraphes 8(2) et 9(2). Par conséquent,

references to section 33.5.6 of the Agreement made under subsections 8(2) and 9(2) are removed to avoid any misunderstanding in the source of the provisions.

Subsection 8(2)(a)

Expertise in both archaeology and palaeontology is necessary to comply with the conditions to obtaining a permit and conduct a proposed project. Subsection 8(2)(a) only refers to expertise in archaeology. An amendment is made in order to make consistent the English and French revisions.

Section 10

Section 10 of the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations* provides that an applicant may be refused a permit by a designated agency. This decision is based on evidence provided by the relevant foreign authorities that an applicant has contravened the conditions of any previous permit or other authorization for the search for, or excavation of, archaeological and palaeontological sites that was issued in any country and the contravention has not been remedied. However, there is no mechanism identified justifying a finding that permit conditions have been breached and consequently, there may be some instances in which the nature of the evidence provided may be such that it would not be acceptable in Canada.

An amendment to section 10 by including an administrative review mechanism provides certainty to the Regulations as how a determination is made as to whether the conditions of a permit or authorization issued in another country have been contravened or remedied by allowing an applicant the opportunity to be provided with and respond to the evidence provided by a foreign country as to compliance with a permit issued by that country.

The amendments to the *Northwest Territories Archaeological Sites Regulations* and the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations* are non-substantive and have no impact on the purpose of the Regulations but correct inconsistencies and address recommendations by the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations.

Consultation

Considering the technical nature of the amendments required to the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations* and the *Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations*, it was not necessary to conduct consultations with the public and stakeholders.

However, consultations were conducted with the Governments of the Northwest Territories and Nunavut throughout 2004–2006 on the proposed amendments to the *Northwest Territories Archaeological Sites Regulations* and the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations* and they were supportive.

Amendments to the above-noted Regulations were done in consultation with the Department of Justice and address the recommendations from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

les renvois à l'article 33.5.6 de l'Accord contenus aux paragraphes 8(2) et 9(2) sont supprimés afin d'éviter tout malentendu.

Alinéa 8(2)a)

Il est nécessaire d'avoir une expertise en archéologie et en paléontologie pour respecter les conditions préalables à l'obtention d'un permis et mener à bien le projet proposé. L'alinéa 8(2)a) ne mentionne que l'expertise en archéologie. Une modification est apportée afin de rendre conformes les versions anglaise et française.

Article 10

L'article 10 du *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut* prévoit que le demandeur peut se voir refuser la délivrance d'un permis par l'organisme. Cette décision est fondée sur la preuve, fournie par les autorités étrangères en cause, que le demandeur a contrevenu aux conditions d'un permis ou d'une autre autorisation antérieurs qui a été délivré n'importe où dans le monde pour la recherche ou la fouille de lieux archéologiques ou paléontologiques, et que le manquement n'a pas été remédié. Cependant, le Règlement ne précise pas de mécanisme permettant de justifier la conclusion que les conditions de permis ont été violées; par conséquent, il pourrait y avoir des situations où la nature de la preuve fournie pourrait rendre celle-ci inadmissible au Canada.

Une modification à l'article 10 consistant à inclure un mécanisme d'examen administratif confère une certitude au Règlement quant à la façon de déterminer si le demandeur a contrevenu aux conditions d'un permis ou d'une autorisation délivrés n'importe où dans le monde ou si le demandeur a remédié au manquement, en donnant à ce demandeur la possibilité de recevoir la preuve fournie par le pays étranger relativement à sa conformité ou à sa non-conformité aux conditions du permis ou autorisation délivrés par ce pays, et d'y répondre.

Les modifications au *Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest* et au *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut* ne portent pas sur le fond et n'ont aucune incidence sur l'objet des règlements, mais corrigent des incohérences et adressent les recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Consultation

À la lumière des modifications de forme à apporter au *Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations* ainsi qu'au *Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe*, il n'a été aucunement nécessaire de tenir des consultations auprès du public et des partenaires.

Cependant, des consultations ont été menées de 2004 à 2006 auprès du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du gouvernement du Nunavut dans le cadre de la révision du *Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest* et du *Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut*, et ceux-ci étaient en faveur des modifications.

Toutes les modifications ont été apportées en consultation avec le Ministère de la Justice et adressent les recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Contacts

Regulations Amending the First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations

Adam Carney
Manager
Indian Moneys Estates and Treaty Annuities
Resolution and Individual Affairs
Indian and Northern Affairs Canada
10 Wellington Street, Room 18J
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6700
Fax: 819-994-0142
Email: Adam.Carney@ainc-inac.gc.ca

Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations

Bryan Grey
Senior Analyst
Water Policy
Land & Water Management
Natural Resources & Environment
Northern Affairs Organization
Indian and Northern Affairs Canada
15-25 Eddy Street, 10th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-997-0032
Fax.: 819-997-9623
Email: Bryan.Grey@ainc-inac.gc.ca

Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations and Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations

James Dicks
Policy & Fiscal Relations Analyst
Northern Government and Major Projects
Devolution and Territorial Relations
Northern Affairs Organization
15-25 Eddy Street, Room 10F9
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6510
Fax: 819-994-5967
Email: James.Dicks@ainc-inac.gc.ca

Personnes-ressources

Règlement modifiant le Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations

Adam Carney
Gestionnaire
Fonds des indiens, successions et annuités
Résolution et affaires individuelles
Affaires indiennes et du Nord Canada
10, rue Wellington, Pièce 18J
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6700
Télécopieur : 819-994-0142
Courriel : Adam.Carney@ainc-inac.gc.ca

Règlement modifiant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe

Bryan Grey
Analyste principal
Politique sur les eaux
Gestion des terres et des eaux
Ressources naturelles et environnement
Organisation des affaires du Nord
Affaires indiennes et du Nord Canada
15-25, rue Eddy, 10^{ième} étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-997-0032
Télécopieur : 819-997-9623
Courriel : Bryan.Grey@ainc-inac.gc.ca

Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest et Règlement modifiant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut

James Dicks
Analyste des politiques et des relations financières
Gouvernement du Nord et grands projets
Transfert des responsabilités et relations territoriales
Organisation des affaires du Nord
15-25, rue Eddy, Pièce 10F9
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6510
Télécopieur : 819-994-5967
Courriel : James.Dicks@ainc-inac.gc.ca

Registration
SOR/2009-149 May 28, 2009

NUNAVUT ACT

**Regulations Amending the Nunavut
Archaeological and Palaeontological Sites
Regulations (Miscellaneous Program)**

P.C. 2009-819 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 51(1) of the *Nunavut Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE NUNAVUT
ARCHAEOLOGICAL AND PALAEOONTOLOGICAL
SITES REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

1. (1) The portion of the definition “fossil” in section 1 of the *Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

“fossil” means the hardened or preserved remains of or the impression of previously living organisms and vegetation and includes

(2) Paragraph (c) of the definition “fossil” in section 1 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) the preserved shells and exoskeletons of invertebrates and the preserved eggs, teeth and bones of vertebrates. (*fossile*)

2. The portion of subsection 8(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(2) Subject to section 10, within 90 days after receipt of an application made under subsection (1) or after any longer period required to ascertain that the requirements of paragraphs (a) and (b) have been met, the designated agency shall issue a Class 1 permit for the proposed project if

(a) the applicant has demonstrated the expertise in archaeology or palaeontology necessary to conduct the project and complete the report required under subsection 14(2); and

3. The portion of subsection 9(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Subject to section 10, within 90 days after receipt of an application made under subsection (1) or after any longer period required to ascertain that the requirements of paragraphs (a) to (c) have been met, the designated agency shall issue a Class 2 permit for the proposed project if

Enregistrement
DORS/2009-149 Le 28 mai 2009

LOI SUR LE NUNAVUT

**Règlement correctif visant le Règlement sur les
lieux archéologiques et paléontologiques du
Nunavut**

C.P. 2009-819 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu du paragraphe 51(1) de la *Loi sur le Nunavut*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT
SUR LES LIEUX ARCHÉOLOGIQUES ET
PALÉONTOLOGIQUES DU NUNAVUT**

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage de la définition de « fossile » précédant l’alinéa a), à l’article 1 du Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut¹, est remplacé par ce qui suit :

« fossile » Restes ou empreintes, durcis ou conservés, d’organismes ou de végétaux ayant vécu antérieurement, notamment :

(2) L’alinéa c) de la version anglaise de la définition de « fossile », à l’article 1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(c) the preserved shells and exoskeletons of invertebrates and the preserved eggs, teeth and bones of vertebrates. (*fossile*)

2. Le passage du paragraphe 8(2) du même règlement précédant l’alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve de l’article 10, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande ou dans un délai plus long lorsque cela est nécessaire pour vérifier la conformité de la demande aux exigences des alinéas a) et b), l’organisme désigné délivre le permis de classe 1 pour le projet si les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur démontre qu’il possède l’expertise nécessaire dans le domaine de l’archéologie ou de la paléontologie pour mener à bien le projet et pour rédiger le rapport prévu au paragraphe 14(2);

3. Le passage du paragraphe 9(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve de l’article 10, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande ou dans un délai plus long lorsque cela est nécessaire pour vérifier la conformité de la demande aux exigences des alinéas a) à c), l’organisme désigné délivre le permis de classe 2 pour le projet si les conditions suivantes sont réunies :

^a S.C. 1993, c. 28
¹ SOR/2001-220

^a L.C. 1993, ch. 28
¹ DORS/2001-220

4. Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

10. (1) Subject to subsections (2) and (3), an applicant who has contravened these Regulations or the conditions of any previous permit or other authorization for the search for, or excavation of, archaeological or palaeontological sites that was issued in any country is not entitled to be issued a permit under section 8 or 9, if the contravention has not been remedied.

(2) An applicant who is alleged to have contravened the conditions of any previous permit or other authorization referred to in subsection (1) and who has not remedied the contravention, may provide the designated agency with a statement explaining the circumstances of the alleged contravention including any other relevant information that the applicant considers appropriate.

(3) The designated agency shall consider the applicant's statement in respect of an alleged contravention and shall decide whether the applicant should be issued a Class 1 or Class 2 permit despite the alleged contravention of the conditions of any previous permit or other authorization referred to in subsection (1) that has not been remedied.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 840, following SOR/2009-148.

4. L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le demandeur qui a contrevenu au présent règlement ou aux conditions d'un permis ou d'une autre autorisation antérieure délivré n'importe où dans le monde pour la recherche ou la fouille de lieux archéologiques ou paléontologiques ne peut se voir délivrer un permis en vertu des articles 8 ou 9, à moins d'avoir remédié au manquement.

(2) Le demandeur qui aurait contrevenu aux conditions de tout permis ou autre autorisation antérieure visé au paragraphe (1) et n'a pas remédié au manquement peut fournir à l'organisme désigné une déclaration expliquant les circonstances entourant le manquement reproché, y compris tout autre renseignement pertinent qu'il juge indiqué.

(3) L'organisme désigné examine la déclaration du demandeur et décide s'il lui délivre un permis de classe 1 ou 2 malgré le manquement reproché aux conditions de tout permis ou autre autorisation antérieure visé au paragraphe (1) et le défaut d'y remédier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 840, à la suite du DORS/2009-148.

Registration
SOR/2009-150 May 28, 2009

FIRST NATIONS OIL AND GAS AND MONEYS
MANAGEMENT ACT

**Regulations Amending the First Nations Oil and
Gas and Moneys Management Voting Regulations
(Miscellaneous Program)**

P.C. 2009-820 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 62(a) of the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE FIRST
NATIONS OIL AND GAS AND MONEYS
MANAGEMENT VOTING REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

1. The definition “eligible voter” in section 1 of the *First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations*¹ is repealed.

2. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

15. The electoral officer or a deputy electoral officer must, immediately before the opening of the poll, open the ballot box and call on those persons who are present to witness that it is empty and must then lock the ballot box and seal it — so as to ensure that any opening of the ballot box will be made obvious by a disturbance to the seal — using one of the following:

- (a) a mechanical device;
- (b) adhesive tape or seal; or
- (c) any other method that achieves the same result.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 840, following SOR/2009-148.

^a S.C. 2005, c. 48
¹ SOR/2006-254

Enregistrement
DORS/2009-150 Le 28 mai 2009

LOI SUR LA GESTION DU PÉTROLE ET DU GAZ ET
DES FONDS DES PREMIÈRES NATIONS

**Règlement correctif visant le Règlement sur la
tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et
du gaz et des fonds des Premières Nations**

C.P. 2009-820 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l’alinéa 62a) de la *Loi sur la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE
RÈGLEMENT SUR LA TENUE DES VOTES
RELATIFS À LA GESTION DU PÉTROLE
ET DU GAZ ET DES FONDS DES
PREMIÈRES NATIONS**

MODIFICATIONS

1. La définition « électeur admissible », à l’article 1 du Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations¹, est abrogée.

2. L’article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. Immédiatement avant l’ouverture du bureau de scrutin, le président d’élection ou le président du scrutin ouvre la boîte de scrutin et demande aux personnes présentes de constater qu’elle est vide, puis il la ferme à clef et la scelle de façon que toute ouverture de la boîte de scrutin soit révélée par l’altération du sceau, en utilisant l’un des moyens ci-après :

- a) un dispositif mécanique;
- b) un ruban ou sceau adhésif;
- c) tout autre moyen permettant d’arriver au même résultat.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 840, à la suite du DORS/2009-148.

^a L.C. 2005, ch. 48
¹ DORS/2006-254

Registration
SOR/2009-151 May 28, 2009

DOMINION WATER POWER ACT

Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2009-821 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 15 of the *Dominion Water Power Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE KANANASKIS FALLS AND HORSESHOE FALLS WATER POWER REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENT

1. Section 2 of Schedule II to the French version of the *Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations*¹ is replaced by the following:

2. Le concessionnaire rendra toutes les eaux détournées de la rivière Bow au lit dans lequel elles auraient coulé s'il n'y avait pas eu détournement et les eaux seront rendues de manière telle que le volume d'eau dans le lit depuis le point auquel elles seront rendues ne diminue pas par rapport au volume d'eau qui aurait coulé dans ce lit s'il n'y avait pas eu détournement.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 840, following SOR/2009-148.

Enregistrement
DORS/2009-151 Le 28 mai 2009

LOI SUR LES FORCES HYDRAULIQUES DU CANADA

Règlement correctif visant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe

C.P. 2009-821 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 15 de la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LES FORCES HYDRAULIQUES DES CHUTES KANANASKIS ET DES CHUTES HORSESHOE

MODIFICATION

1. L'article 2 de l'annexe II de la version française du *Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe*¹ est remplacé par ce qui suit :

2. Le concessionnaire rendra toutes les eaux détournées de la rivière Bow au lit dans lequel elles auraient coulé s'il n'y avait pas eu détournement et les eaux seront rendues de manière telle que le volume d'eau dans le lit depuis le point auquel elles seront rendues ne diminue pas par rapport au volume d'eau qui aurait coulé dans ce lit s'il n'y avait pas eu détournement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 840, à la suite du DORS/2009-148.

^a R.S., c. W-4
¹ SOR/97-473

^a L.R., ch. W-4
¹ DORS/97-473

Registration
SOR/2009-152 May 28, 2009

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)

P.C. 2009-822 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to section 4.9^a and subsection 7.6(1)^b of the *Aeronautics Act*^c, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)*.

Enregistrement
DORS/2009-152 Le 28 mai 2009

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII)

C.P. 2009-822 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'article 4.9^a et du paragraphe 7.6(1)^b de la *Loi sur l'aéronautique*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND VII)

AMENDMENTS

1. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following after the reference "Section 702.23":

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Section 702.24	5,000

2. Section 700.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“main base” means a location at which an air operator has personnel, aircraft and facilities for the conducting of aerial work or the operation of an air transport service and that is established as the principal place of business of the air operator; (*base principale*)

3. Paragraph 702.09(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after
 - (i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base or its managerial personnel, or
 - (ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

4. The reference “[702.24 to 702.31 reserved]” after section 702.23 of the Regulations is replaced by the following:

Operation of Aircraft in Icing Conditions

702.24 When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET VII)

MODIFICATIONS

1. La partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifiée par adjonction, après la mention « Article 702.23 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Article 702.24	5 000

2. L'article 700.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« base principale » Lieu où l'exploitant aérien a du personnel, des aéronefs et des installations pour l'exécution d'un travail aérien ou l'exploitation d'un service de transport aérien et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

3. L'alinéa 702.09i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :
 - (i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires ou à son personnel de gestion,
 - (ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

4. La mention « [702.24 à 702.31 réservés] » qui suit l'article 702.23 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage

702.24 Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol,

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
^b S.C. 2004, c. 15, s. 18
^c R.S., c. A-2
¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^c L.R., ch. A-2
¹ DORS/96-433

authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(a), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

[702.25 to 702.31 reserved]

5. Subsection 702.42(1) of the Regulations is replaced by the following:

702.42 (1) No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with

- (a) at least one landing light; and
- (b) if the aircraft is operated in icing conditions, a means of illumination or other means to detect the formation of ice.

6. Subsection 702.83(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) If an air operator has established procedures in its company operations manual for amending the manual, the air operator may, instead of providing a copy of the appropriate parts of that manual to each crew member, place a copy of those parts

- (a) in each aircraft that it operates; or
- (b) in an appropriate place other than an aircraft that it operates for the purpose of conducting a parachute descent within 25 nautical miles of the aerodrome of departure.

7. Subparagraph 703.08(f)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

- (iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

8. Paragraph 703.09(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after
 - (i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point, or its managerial personnel, or
 - (ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

9. The portion of subsection 703.39(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the pilot-in-command shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

10. The reference "[703.42 to 703.51 reserved]" after section 703.41 of the Regulations is replaced by the following:

Operation of Aircraft in Icing Conditions

703.42 When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command

lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30(a), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

[702.25 à 702.31 réservés]

5. Le paragraphe 702.42(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

702.42 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit à moins que celui-ci ne soit muni, à la fois :

- a) d'au moins un phare d'atterrissage;
- b) s'il est utilisé dans des conditions de givrage, d'un dispositif permettant de détecter la formation de glace par éclairage ou d'autres moyens de détection.

6. Le paragraphe 702.83(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Au lieu de fournir à chaque membre d'équipage un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie, l'exploitant aérien peut, s'il a prévu dans le manuel des procédures pour le modifier, garder un exemplaire de celles-ci :

- a) soit à bord de chaque aéronef qu'il utilise;
- b) soit à un endroit approprié autre qu'à bord d'un aéronef qu'il utilise pour que soient effectués des sauts en parachute dans un rayon de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ.

7. Le sous-alinéa 703.08(f)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

8. L'alinéa 703.09(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :
 - (i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,
 - (ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

9. Le passage du paragraphe 703.39(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, le commandant de bord doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

10. La mention « [703.42 à 703.51 réservés] » qui suit l'article 703.41 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage

703.42 Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de

determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(a), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

[703.43 to 703.51 reserved]

11. The heading before section 703.64 of the Regulations is replaced by the following:

Night and IMC Flight

12. Subsection 703.64(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with

- (a) at least one landing light; and
- (b) if the aircraft is operated in icing conditions, a means of illumination or other means to detect the formation of ice.

13. Subparagraph 704.08(f)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

14. Paragraph 704.09(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

- (i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point or its managerial personnel, or
- (ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

15. The portion of subsection 704.34(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the pilot-in-command shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

16. Subsection 704.63(1) of the Regulations is replaced by the following:

704.63 (1) When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(a), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

17. Subparagraph 705.08(f)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

18. Paragraph 705.09(i) of the Regulations is replaced by the following:

bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30a), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

[703.43 à 703.51 réservés]

11. L'intertitre précédant l'article 703.64 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Vols de nuit et en IMC

12. Le paragraphe 703.64(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit à moins que celui-ci ne soit muni, à la fois :

- a) d'au moins un phare d'atterrissage;
- b) s'il est utilisé dans des conditions de givrage, d'un dispositif permettant de détecter la formation de glace par éclairage ou d'autres moyens de détection.

13. Le sous-alinéa 704.08f)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

14. L'alinéa 704.09i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

- (i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,
- (ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

15. Le passage du paragraphe 704.34(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, le commandant de bord doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

16. Le paragraphe 704.63(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

704.63 (1) Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30a), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

17. Le sous-alinéa 705.08f)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

18. L'alinéa 705.09i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

- (i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point or its managerial personnel, or
- (ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

19. Section 705.18 of the Regulations is replaced by the following:

705.18 Every air operator shall establish a system for the timely dissemination of general operational information that includes a means for each crew member and each flight dispatcher to acknowledge receipt of that information.

20. The portion of subsection 705.43(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the air operator shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

21. Section 705.44 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Safety Features Card and Supplemental Briefing Card

705.44 (1) An air operator shall provide each passenger, at the passenger's seat, with a safety features card containing, in pictographic form, the information required for a safety features card by section 725.44 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*, and any wording shall be in English and French.

(2) An air operator shall ensure that

(a) the information required for a supplemental briefing card by section 725.44 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards* is available to passengers in the following four formats:

- (i) English text in 14-point or larger sans-serif type with dark characters on a light background,
- (ii) French text in 14-point or larger sans-serif type with dark characters on a light background,
- (iii) English braille as defined and set out in the publication entitled *English Braille, American Edition, 1994*, published in 1994 or later by the Braille Authority of North America, and
- (iv) French braille as set out in the *Code braille français uniformisé pour la transcription des textes imprimés* (CBFU), Quebec Edition (2008); and

(b) two copies in each format are on board every aircraft.

(3) The four formats may be displayed on one or more supplemental briefing cards.

22. Subsection 705.69(1) of the Regulations is replaced by the following:

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

- (i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,
- (ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

19. L'article 705.18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

705.18 L'exploitant aérien établit un système pour la diffusion en temps opportun des renseignements généraux relatifs aux opérations, lequel comprend un moyen permettant à chaque membre d'équipage et à chaque régulateur de vol d'en accuser réception.

20. Le passage du paragraphe 705.43(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, l'exploitant aérien doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

21. L'article 705.44 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Carte des mesures de sécurité et carte de consignes supplémentaires

705.44 (1) L'exploitant aérien fournit à chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui contient, sous forme pictographique, les renseignements exigés pour les cartes des mesures de sécurité par l'article 725.44 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial*, et tout texte est en français et en anglais.

(2) L'exploitant aérien veille à ce que :

a) les passagers disposent des renseignements exigés pour les cartes de consignes supplémentaires par l'article 725.44 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial* dans les quatre présentations suivantes :

- (i) texte anglais en caractères foncés d'au moins 14 points, sans empattements, sur fond clair,
- (ii) texte français en caractères foncés d'au moins 14 points, sans empattements, sur fond clair,
- (iii) texte en braille anglais tel qu'il est défini et qu'il figure dans le document intitulé *English Braille, American Edition, 1994*, publié en 1994 ou plus tard par la Braille Authority of North America,
- (iv) texte en braille français tel qu'il figure dans le *Code braille français uniformisé pour la transcription des textes imprimés* (CBFU), Édition québécoise 2008;

b) deux copies dans chaque présentation se trouvent à bord de tout aéronef.

(3) Les quatre présentations peuvent figurer sur une ou plusieurs cartes de consignes supplémentaires.

22. Le paragraphe 705.69(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

705.69 (1) When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(a), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

23. Subsection 705.127(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) An air operator shall keep a master copy of each examination on file and make it available for review by the Minister for a period of not less than three years.

24. Subsection 706.08(7) of the Regulations is replaced by the following:

(7) An air operator shall amend each copy of its MCM within 30 days after the approval of an amendment under subsection (8).

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)* introduce new requirements for commercial air services and amend already existing requirements as follows:

- change the numbering of existing provisions in Schedule II to Subpart 103 *Administration and Compliance* of Part I *General Provisions* and introduce maximum amounts of penalties for non-compliance with a new section (702.24);
- clarify the reporting responsibilities of air operators concerning changes to required components of an air operator certificate (sections 702.09, 703.09, 704.09 and 705.09) and introduce a definition for “main base” (section 700.01);
- confirm the pilot-in-command final authority to authorize a flight in existing or forecast icing conditions (sections 702.24, 703.42, 704.63 and 705.69);
- exempt air operators conducting certain parachute-jumping operations from the requirement to carry a company operations manual on board their aircraft when engaged in parachuting (section 702.83);
- include flight dispatchers acknowledgement procedures of operational information (section 705.18);
- introduce an individual safety briefing requirement for passengers in seats that are not forward facing (sections 703.39, 704.34 and 705.43);
- introduce supplemental briefing cards along with the requirements for their visual display of information (section 705.44); and

705.69 (1) Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30a), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

23. Le paragraphe 705.127(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant aérien conserve l'original de chaque examen et le met à la disposition du ministre aux fins d'étude pour une période d'au moins trois ans.

24. Le paragraphe 706.08(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) L'exploitant aérien modifie chaque exemplaire de son MCM dans les 30 jours suivant l'approbation de la modification en vertu du paragraphe (8).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Les présentes modifications au *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et VII)* introduisent de nouvelles exigences pour les services aériens commerciaux et modifient des exigences qui existent déjà de la façon suivante :

- changer la numérotation de dispositions existantes dans l'annexe II de la sous-partie 103 *Administration et application* de la partie I *Dispositions générales* et introduire des montants maximaux d'amendes pour non-conformité à un nouvel article (702.24);
- clarifier les responsabilités d'information des exploitants aériens concernant les modifications aux éléments requis d'un certificat d'exploitation aérienne (articles 702.09, 703.09, 704.09 et 705.09) et introduire une définition du terme « base principale » (article 700.01);
- confirmer l'autorité finale que le commandant de bord détient quant à l'autorisation d'un vol dans des conditions de givrage existantes ou prévues (articles 702.24, 703.42, 704.63 et 705.69);
- exempter des exploitants aériens effectuant certaines opérations de sauts en parachute de l'application de l'exigence de transporter à bord de leurs aéronefs un manuel d'exploitation de la compagnie lorsqu'ils sont engagés dans des opérations de largage (article 702.83);
- inclure les régulateurs de vol dans le processus d'accuser réception des renseignements opérationnels (article 705.18);
- introduire une exigence en matière d'exposé individuel s'adressant aux passagers prenant place dans des sièges ne faisant pas face à l'avant (articles 703.39, 704.34 et 705.43);

- clarify the provision regarding the retention period of the master copy of each examination to be completed for each type of aircraft operated (section 705.127).

Schedule II to Subpart 103 *Administration and Compliance* of Part I *General Provisions* contains administrative provisions applicable to all parts of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs). This amendment makes adjustments to allow for the renumbering of existing provisions and introduces maximum penalties, which may be assessed for non-compliance with the new section 702.24 in this amendment to the CARs.

Under the current CARs, air operators are required to notify the Minister within 10 working days after changes to their legal name, trade name, base of operations and managerial personnel. However, the term “base of operations” is not currently defined in the CARs, thereby causing confusion. Furthermore, it was never the intent of the CARs to not require air operators to notify the Minister when there was a change to the aircraft type authorized for use on an air operator certificate.

To rectify this situation, these amendments introduce a definition of “main base,” specific to Part VII operations, and replace “base of operations” with “main base, sub-base or scheduled points” (the requirement to report a change to scheduled points only applies for operations under Subparts 704 and 705). They also add the requirement that air operators advise the Minister within 10 working days after ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart.

The current CARs authorize flights in icing conditions when the aircraft is equipped to operate in these conditions in accordance with its type certificate. They do not take into consideration human factors such as pilots’ experience or crew fatigue. The amendment to Subparts 702, 703, 704 and 705 of the CARs reinforces that, even when an aircraft is equipped to operate in icing conditions, the pilot-in-command has final authority to refuse to authorize a flight or its continuation, when icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight if, in the pilot-in-command’s opinion, the safety of the flight might be adversely affected.

Aeroplanes involved in aerial work and air taxi operations (Subparts 702 and 703) are not required under the current CARs to be equipped with a means of illumination or a means to detect ice formation, unlike aeroplanes involved in commuter and airline operations (Subparts 704 and 705). In order to standardize the CARs and avoid possible confusion in requirements, these amendments require that all aeroplanes operated at night in icing conditions be equipped with a means of illumination or other means of detecting ice formation.

Since 1998, the Minister has exempted air operators engaged in parachute-jumping operations from carrying a copy of the appropriate parts of a company operations manual, under subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act*, on board an aeroplane being used in those operations. The flight routine of pilots engaged in

- introduire les cartes d’exposé supplémentaire et leurs exigences concernant la présentation visuelle des renseignements (article 705.44);
- clarifier la disposition concernant la période de rétention de l’original de chaque examen à effectuer pour chaque type d’aéronef exploité (article 705.127).

L’annexe II de la sous-partie 103 *Administration et application* de la partie I *Dispositions générales* contient des dispositions administratives applicables à toutes les parties du *Règlement de l’aviation canadien* (RAC). Cette présente modification ajuste la numérotation de dispositions déjà existantes et introduit des amendes maximales qui peuvent être fixées dans le cas de non-conformité avec un nouvel article (article 702.24) dans cette modification au RAC.

En vertu du RAC actuel, les exploitants aériens doivent aviser le ministre dans les 10 jours ouvrables à la suite de modifications concernant leur nom, leur dénomination commerciale, leur base d’exploitation et leur personnel de gestion. Néanmoins, le terme « base d’exploitation » n’est pas actuellement défini dans le RAC, ce qui crée de la confusion. De plus, il n’a jamais été l’intention du RAC de ne pas exiger des exploitants aériens d’aviser le ministre lorsqu’il y avait un changement au type d’aéronef autorisé pour l’utilisation sur un certificat d’exploitant aérien.

Pour corriger cette situation, ces présentes modifications introduisent une définition du terme « base principale » spécifique aux opérations visées à la partie VII et elles remplacent le terme « base d’exploitation » par les termes « base principale, base secondaire ou points réguliers » (l’exigence en matière de signalement d’une modification aux points réguliers ne s’applique qu’aux opérations visées aux sous-parties 704 et 705). Elles ajoutent également l’exigence, pour les exploitants aériens, d’aviser le ministre dans les 10 jours ouvrables lors de la cessation d’exploitation d’un type d’aéronef autorisé en vertu de cette sous-partie.

Le RAC actuel autorise les vols dans des conditions de givrage lorsqu’un aéronef est équipé pour opérer dans ces conditions, conformément à son certificat de type. Il ne tient pas compte de facteurs humains comme l’expérience des pilotes ou la fatigue des équipages. Les présentes modifications aux sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC renforcent que, même lorsqu’un aéronef est équipé pour voler dans des conditions de givrage, le commandant de bord détient l’autorité finale de refuser d’autoriser un vol ou la poursuite d’un vol, lorsque des conditions de givrage sont signalées ou sont prévues sur la route de vol si, à son avis, la sécurité du vol pouvait être compromise.

Les avions engagés dans les opérations de travail aérien et dans l’exploitation d’un taxi aérien (sous-parties 702 et 703) ne sont pas tenus en vertu du RAC actuel d’être équipés d’un dispositif d’éclairage ou d’un dispositif de détection de givrage, contrairement aux avions engagés dans les exploitations d’un service aérien de navette et dans les exploitations d’une entreprise de transport aérien (sous-parties 704 et 705). Dans le but de normaliser le RAC et d’éviter toute confusion possible quant aux exigences, les présentes modifications exigent que tous les avions exploités de nuit dans des conditions de givrage soient équipés d’un dispositif d’éclairage ou d’un autre dispositif de détection de givrage.

Depuis 1998, le ministre a exempté les exploitants aériens engagés dans des opérations de sauts en parachute de transporter une copie des parties pertinentes d’un manuel d’exploitation de la compagnie, en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l’aéronautique*, à bord d’un avion utilisé dans ces opérations. La routine

these operations is short and repetitive and to consult such documents would be unsafe given that the cabin door must be opened to evacuate parachutists, creating a noisy, windy environment. The amendments to section 702.83 of the CARs incorporate this exemption, provided that the aeroplane is operated within 25 nautical miles of the point of departure and that the operator has established procedures for amending the manual.

Under the current CARs, air operators are required to establish a system for the timely dissemination of general operational information (e.g. weather updates, changes to standard operating procedures) that include a means for each crew member to acknowledge receipt of such information. This information is essential to those involved in flight operations in their decision making process, for safety reasons.

At present, flight dispatchers are not required to acknowledge receipt of operational information. Flight dispatchers have numerous duties related to the preparation and following of flights. They prepare packages that include weather, load, route and other operational information prior to the departure of a flight and provide requested information to flight crews during flights. This amendment ensures that flight dispatchers be included in the dissemination process and acknowledge receipt of general operational information.

Under the current CARs, crew members are required to brief passengers in the event of an emergency, when time and circumstances allow. This emergency briefing consists of verbal commands that include asking passengers to take a specific protective position (brace position may vary according to seating orientation). To include instructions for two or more brace positions in verbal commands increases the potential for confusion and the likelihood of injury. These amendments to subsections 703.39(2), 704.34(2) and 705.43(3) require that an individual safety briefing be given on each flight to passengers in seats that are not forward facing.

Under the current CARs, air operators must provide each passenger, at the passenger's seat, with a safety features card containing, in pictographic form, the information required by the *Commercial Air Service Standards*. There are no requirements regarding text in safety feature cards, if used, except that it be in both official languages, leaving visually impaired passengers with a card that may not meet their needs. This amendment to section 705.44 of the CARs amends the title of the section to read *Safety Features Card and Supplemental Briefing Card* and requires that air operators provide two copies of a new card called the Supplemental Briefing Card on board every aircraft. This addresses the needs of visually impaired passengers, in both official languages, by presenting information in 14 point or larger sans-serif type with dark characters on a light background and in Braille.

Under the current CARs, subsection 705.127(3) requires air operators to keep a copy of the most recent written examination completed by each person for each type of aircraft for which a person has a qualification. As there are no references in the CARs to the length of time these paper copies must be kept, air

de vol des pilotes effectuant de telles opérations est courte et répétitive et l'utilisation de ces documents ne serait pas sécuritaire étant donné que la porte de la cabine doit être ouverte pour évacuer les parachutistes, ce qui crée un environnement bruyant et venteux. Les présentes modifications à l'article 702.83 du RAC incluent l'exemption, pourvu que l'avion soit opéré à une distance de 25 milles marins ou moins du point de départ et que l'exploitant a établi des procédures de modification au manuel.

En vertu du RAC actuel, les exploitants aériens sont tenus d'établir un système de diffusion opportune d'information opérationnelle de nature générale (par exemple mises à jour des conditions météorologiques, modifications aux procédures d'utilisation normalisées) qui comprend un moyen pour chaque membre d'équipage d'accuser réception de cette information. Cette information est essentielle au processus de prise de décision de ceux qui participent aux opérations en vol, pour des motifs de sécurité.

Présentement, les régulateurs de vol ne sont pas tenus d'accuser réception de cette information opérationnelle. Les régulateurs de vol ont de nombreuses tâches liées à la préparation et au suivi des vols. Ils préparent des dossiers comportant des renseignements météorologiques, des renseignements sur le chargement et des renseignements sur les routes, ainsi que d'autres renseignements opérationnels avant le départ d'un vol, et ils fournissent des renseignements demandés aux équipages de conduite pendant les vols. La présente modification garantit que les régulateurs de vol soient inclus dans le processus de diffusion et soient tenus d'accuser réception de l'information opérationnelle de nature générale.

En vertu du RAC actuel, les membres d'équipage sont tenus d'informer les passagers en cas d'urgence, lorsque le temps et les circonstances le permettent. Cet exposé d'urgence est constitué de consignes verbales qui comprennent la demande aux passagers de prendre une position de protection spécifique (la position de protection peut varier selon l'orientation des sièges). Inclure des directives pour deux positions de protection ou plus dans ces consignes verbales augmente les risques de confusion et les probabilités de blessures. Les présentes modifications aux paragraphes 703.39(2), 704.34(2) et 705.43(3) exigent qu'un exposé de sécurité individuel soit donné à chaque vol aux passagers prenant place dans des sièges ne faisant pas face à l'avant.

En vertu du RAC actuel, les exploitants doivent fournir à chaque passager, à leur siège, une carte des mesures de sécurité comportant, sous forme pictographique, les renseignements requis en vertu des *Normes de service aérien commercial*. Il n'y a pas d'exigence concernant le texte des cartes de mesures de sécurité, quand texte il y a, sauf qu'il doit être dans les deux langues officielles, laissant les passagers malvoyants avec une carte qui pourrait ne pas répondre à leurs besoins. La présente modification à l'article 705.44 du RAC modifie le titre de cet article à *Carte des mesures de sécurité et carte d'exposé supplémentaire* et exige que les exploitants aériens fournissent deux copies de la nouvelle carte appelée carte d'exposé supplémentaire à bord de chaque aéronef. Ceci répond aux besoins des passagers malvoyants en présentant l'information dans les deux langues officielles, de 14 points ou plus, sans empattement, en caractères gras sur fond clair et en Braille.

En vertu du RAC actuel, l'article 705.127(3) exige que les exploitants aériens conservent une copie du plus récent examen écrit complété par chaque personne pour chaque type d'aéronef sur lequel elle détient une qualification. Comme le RAC ne mentionne pas la période de temps que ces copies papier doivent être

operators are forced to maintain a complex system of documentation. To reduce the paper burden of air operators, this amendment replaces the current requirement with a requirement for air operators to keep a master copy of each examination to be completed for each type of aircraft operated, for no less than three years.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 10, 2008. One comment was received, which did not require changing these amendments as pre-published.

These amendments were developed through the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). This committee includes representatives of government, aeronautical associations (e.g. Air Transport Association of Canada [ATAC], Air Line Pilots Association — Canada [ALPA], and Aerospace Industries Association of Canada), unions (e.g. Teamsters Canada), operators and airlines (e.g. Air Canada). This committee recommended these amendments during their meetings of March 10, 1998, June 17, 1998, December 8, 1998, June 8, 1999 and June 5, 2003.

Contact

Acting Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-990-1184 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: www.tc.gc.ca

conservées, les exploitants aériens sont obligés de conserver un système de documentation complexe. Pour réduire le fardeau administratif de papier des exploitants aériens, la présente modification remplace l'exigence actuelle par une exigence en vertu de laquelle les exploitants aériens doivent conserver pendant au moins trois ans une copie de l'original de chaque examen à effectuer pour chaque type d'aéronef exploité.

Consultations

Les modifications contenues dans le présent *Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII)* ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 mai 2008. Un commentaire a été reçu, ne requérant pas de changement à la suite de la publication préalable.

Les présentes modifications ont été élaborées par l'entremise du Comité technique de l'Utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Ce comité comprend des représentants du gouvernement, d'associations aéronautiques (par exemple, Association du transport aérien du Canada [ATAC], Association des pilotes de ligne du Canada [ALPA] et Association des industries aérospatiales du Canada), de syndicats (par exemple Teamsters Canada), d'exploitants et de compagnies de transport aérien (par exemple, Air Canada). Ce comité a recommandé les modifications en question lors de ses réunions du 10 mars 1998, du 17 juin 1998, du 8 décembre 1998, du 8 juin 1999 et du 5 juin 2003.

Personne-ressource

Chef intérimaire
Affaires réglementaires, AARBH
Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-990-1184 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2009-153 May 28, 2009

Enregistrement
DORS/2009-153 Le 28 mai 2009

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**Order Amending the Schedule to the Customs
Tariff, 2009-1**

**Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes,
2009-1**

P.C. 2009-823 May 28, 2009

C.P. 2009-823 Le 28 mai 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 82 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2009-1*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2009-1*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO
THE CUSTOMS TARIFF, 2009-1**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU TARIF
DES DOUANES, 2009-1**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Tariff item Nos. 2933.99.20 and 5510.12.00 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*¹ are repealed.

1. Les n^{os} tarifaires 2933.99.20 et 5510.12.00 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*¹ sont abrogés.

2. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended as set out in Part 1 of the schedule to this Order.

2. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent décret.

3. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff provisions set out in Part 2 of the schedule to this Order.

3. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, des dispositions tarifaires figurant à la partie 2 de l'annexe du présent décret.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

SCHEDULE

ANNEXE

**PART 1
(Section 2)**

**PARTIE 1
(article 2)**

AMENDMENT TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

**MODIFICATION DE LA LISTE DES
DISPOSITIONS TARIFAIRES**

1. The Description of Goods of tariff item No. 5205.22.20 is amended by

1. La Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 5205.22.20 est modifiée :

(a) adding a semicolon after the reference to “embroidery thread”; and

a) par adjonction d'un point-virgule après « broder Schiffli »;

(b) adding, in alphabetical order, a reference to “Solely of cotton, having an average staple fibre length greater than 3 cm, for use in the manufacture of towels”.

b) par adjonction de « Uniquement de coton, dont la longueur moyenne de fibres discontinues est de plus de 3 cm, devant servir à la fabrication de serviettes » comme une disposition distincte après la disposition visée à l'alinéa a).

^a S.C. 1997, c. 36

¹ S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ L.C. 1997, ch. 36

PART 2
(Section 3)

ADDITION OF TARIFF PROVISIONS

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
2933.99.21	--- Other maleic hydrazide and other hexamethylene tetramine: ---- Hexamethylene tetramine	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
2933.99.22	---- Maleic hydrazide	6.5%	6.5% (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: 3% LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: 3% (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
5407.69.40	--- Woven fabric, plain, dyed, of untwisted textured polyester filament yarns in the weft and untwisted non-textured polyester filament yarns in the warp, of a weight not exceeding 55 g/m ² , for use as knee lining in the manufacture of trousers	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5407.69.50	--- Woven fabric, satin weave, dyed, of yarns of non-textured polyester filaments in the warp and of textured polyester filaments and elastomeric yarn in the weft, of a weight not exceeding 132 g/m ² , for use in the manufacture of dresses, skirts, vests, blouses, tops and scarves	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5510.12	-- Multiple (folded) or cabled yarn				
5510.12.10	--- Solely of viscose rayon, measuring per single yarn less than 175 decitex, for use in the manufacture of mattress ticking	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5510.12.90	--- Other	8%	8% (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: 8% LDCT: Free CCCT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: 8% (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
5603.94.60	--- Consisting of nylon staple fibres, not laminated, for use in the manufacture of footwear	Free	Free (A)	AUT: N/A NZT: N/A UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	AUT: N/A NZT: N/A UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5806.10.92	---- Narrow woven pile fabric, coated with a clear polymeric material not visible to the naked eye, of a minimum width of 2 cm but not exceeding 30 cm, consisting of nylon filament yarns with either a woven-in looped pile of nylon filaments or a woven-in pile consisting of loops cut part way up one side of the loops of nylon textile monofilaments, having two false selvages	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5903.20.25	---- Four-layer fabric consisting of a first layer of woven polyester or nylon fabric with or without elastomeric yarns, a second layer of cellular polytetrafluoroethylene, a third layer of non-cellular polyurethane and a fourth layer of woven or knit fabric of polyester or nylon, for use in the manufacture of water-resistant or waterproof, breathable recreational outerwear, including alpine hiking and climbing, skiing or mountaineering apparel	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5903.90.27	---- The following for use in the manufacture of water-resistant or waterproof, breathable recreational outerwear, including alpine hiking and climbing, skiing or mountaineering apparel: Three-layer fabric consisting of a middle layer of cellular polytetrafluoroethylene, having a woven polyester or nylon fabric with or without elastomeric yarns on one side and a woven or knit fabric of polyester on the other side; Four-layer fabric consisting of a first layer of woven polyester or nylon fabric with or without elastomeric yarns, a second layer of cellular polytetrafluoroethylene, a third layer of non-cellular polyurethane and a fourth layer of woven or knit fabric of polyester or nylon	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
6001.92.20	--- Three-layer fabric consisting of a middle layer of cellular polytetrafluoroethylene, having a woven nylon fabric with or without elastomeric yarns on one side and a knit pile fabric of polyester on the other side, for use in the manufacture of water-resistant or waterproof, breathable recreational outerwear, including alpine hiking and climbing, skiing or mountaineering apparel	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
6001.92.30	--- Four-layer fabric consisting of a first layer of woven nylon fabric with or without elastomeric yarns, a second layer of cellular polytetrafluoroethylene, a third layer of non-cellular polyurethane and a fourth layer of knit pile fabric of polyester, for use in the manufacture of water-resistant or waterproof, breathable recreational outerwear, including alpine hiking and climbing, skiing or mountaineering apparel	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A

PARTIE 2
(article 3)

NOUVELLES DISPOSITIONS TARIFAIRES

Numéro tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
2933.99.21	--- Autre hydrazide maléique et autre hexaméthylènetétramine : ---- Hexaméthylènetétramine	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : En fr. TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : En fr. TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : En fr. (A) TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : En fr. (A) TAU : S/O TNZ : S/O
2933.99.22	---- Hydrazide maléique	6,5 %	6,5 % (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : En fr. TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : 3 % TPMD : En fr. TPAC : En fr. TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : En fr. (A) TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : 3 % (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : En fr. (A) TAU : S/O TNZ : S/O
5407.69.40	--- Tissu à armure toile, teint, de fils de filaments de polyester texturés sans torsion dans la trame et de fils de filaments de polyester non texturés sans torsion dans la chaîne, d'un poids n'excédant pas 55 g/m ² , devant servir de doublure au niveau du genou dans la confection de pantalons	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5407.69.50	--- Tissu à armure satin, teint, de fils de filaments de polyester non texturés dans la chaîne et de fils de filaments de polyester texturés et de fils élastomères dans la trame, d'un poids n'excédant pas 132 g/m ² , devant servir à la fabrication de robes, de jupes, de vestes, de blouses, de hauts et d'écharpes	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5510.12	-- Retors ou câblés				
5510.12.10	--- Uniquement de rayonne viscosse, titrant en fils simples moins de 175 décitex, devant servir à la fabrication de coutils de matelas	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5510.12.90	--- Autres	8 %	8 % (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : 8 % TPMD : En fr. TPAC : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : 8 % (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O

Numéro tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
5603.94.60	--- Composés de fibres discontinues de nylon, non stratifiés, devant servir à la fabrication de chaussures	En fr.	En fr. (A)	TAU : S/O TNZ : S/O TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TAU : S/O TNZ : S/O TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5806.10.92	---- Rubanerie de velours et de peluches, enduite d'une substance transparente à base de polymères non visible à l'œil nu, d'une largeur d'au moins 2 cm mais n'excédant pas 30 cm, de fils de filaments de nylon, comportant soit une étoffe à boucles tissée, de filaments de nylon, soit une étoffe de velours tissée, constituée de boucles coupées en partie sur un côté, de monofilaments de nylon, comportant deux fausses lisières	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5903.20.25	---- Tissu à quatre couches composé d'une première couche en tissu de polyester ou de nylon composé ou non de fils élastomères, d'une deuxième couche en polytétrafluoréthylène alvéolaire, d'une troisième couche en polyuréthane non alvéolaire et d'une quatrième couche en tissu ou tricot de polyester ou de nylon, devant servir à la fabrication de vêtements d'extérieur de loisir respirants, hydrofuges ou imperméables, y compris les vêtements de randonnée et d'escalade en montagne, de ski et d'alpinisme	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
5903.90.27	---- Ce qui suit devant servir à la fabrication de vêtements d'extérieur de loisir respirants, hydrofuges ou imperméables, y compris les vêtements de randonnée et d'escalade en montagne, de ski et d'alpinisme : Tissu à trois couches composé d'une couche intermédiaire en polytétrafluoréthylène alvéolaire recouverte, sur un côté, d'un tissu de polyester ou de nylon composé ou non de fils élastomères et, sur l'autre côté, d'un tissu ou d'un tricot de polyester ou de nylon; Tissu à quatre couches composé d'une première couche en tissu de polyester ou de nylon composé ou non de fils élastomères, d'une deuxième couche en polytétrafluoréthylène alvéolaire, d'une troisième couche en polyuréthane non alvéolaire et d'une quatrième couche en tissu ou tricot de polyester ou de nylon	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
6001.92.20	--- Tissu à trois couches composé d'une couche intermédiaire en polytétrafluoréthylène alvéolaire recouverte, sur un côté, d'un tissu de nylon composé ou non de fils élastomères et, sur l'autre côté, d'un tricot à velours de polyester, devant servir à la fabrication de vêtements d'extérieur de loisir respirants, hydrofuges ou imperméables, y compris les vêtements de randonnée et d'escalade en montagne, de ski et d'alpinisme	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O
6001.92.30	--- Tissu à quatre couches composé d'une première couche en tissu de nylon composé ou non de fils élastomères, d'une deuxième couche en polytétrafluoréthylène alvéolaire, d'une troisième couche en polyuréthane non alvéolaire et d'une quatrième couche en tricot à velours de polyester, devant servir à la fabrication de vêtements d'extérieur de loisir respirants, hydrofuges ou imperméables, y compris les vêtements de randonnée et d'escalade en montagne, de ski et d'alpinisme	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : S/O TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TPG : S/O TPMD : En fr. TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : S/O TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TPG : S/O TPMD : En fr. (A) TPAC : S/O TAU : S/O TNZ : S/O

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Issue and objectives**

The *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2009-1* removes the customs duties on a number of manufacturing inputs. It has been a longstanding practice to use Order in Council authority to remove customs duties applicable on imported goods used in the production of other goods to assist Canadian manufacturers.

Description and rationale

The Order removes the customs duties on the following products:

- Hexamethylene tetramine
- Certain cotton yarns for use in the manufacture of towels
- Certain woven fabrics for use as knee lining in the manufacture of trousers
- Certain woven fabrics for use in the manufacture of dresses, skirts, vests, blouses, tops and scarves
- Certain viscose rayon yarn for use in the manufacture of mattress ticking
- Certain nylon staple fibres for use in the manufacture of footwear
- Certain narrow woven “hook and loop” pile fabrics
- Certain three and four layer woven and knit fabrics for use in the manufacture of recreational outerwear

This Order is consistent with existing policy and is the most appropriate and timely method to assist Canadian manufacturers in competing more effectively in both the domestic and export markets. The products included in this Order are as a result of industry requests for duty relief made either to the Department directly or to the Canadian International Trade Tribunal through the Standing Textile Reference. Based on current import levels of these products, it is estimated that the annual revenues foregone to the Government as a result of this Order will be approximately \$808,000.

Consultation

Detailed consultations were undertaken with all interested parties that could be affected by the proposed tariff reductions. There is no opposition to the proposals.

Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency is responsible for the administration of and compliance with customs and tariff legislation and regulations. In the course of its administration of these tariff changes, the Agency will inform the importing community.

Contact

Diane Kelloway
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-996-6470

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)***Question et objectifs**

Le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2009-1* élimine les droits de douane sur un certain nombre d'intrants utilisés dans la fabrication d'autres produits. La prise d'un décret éliminant les droits de douane sur des marchandises importées servant à la fabrication d'autres marchandises afin d'améliorer la compétitivité des fabricants canadiens constitue une pratique de longue date.

Description et justification

Le Décret élimine les droits de douane sur les produits suivants :

- Hexaméthylènetétramine
- Certains fils de coton devant servir à la fabrication de serviettes
- Certains tissus devant servir de doublure au niveau du genou dans la confection de pantalons
- Certains tissus devant servir à la fabrication de robes, de jupes, de vestes, de blouses, de hauts et d'écharpes
- Certains fils de fibres rayonne viscosse devant servir à la fabrication de coutils de matelas
- Certaines fibres de nylon coupé devant servir à la fabrication de chaussures
- Certains tissus à velours et de peluches
- Certains tissus à trois et quatre couches devant servir à la fabrication de vêtements d'extérieur de loisir respirants

Le Décret est conforme à la politique en vigueur et est un moyen efficace et rapide pour aider les fabricants canadiens à être plus compétitifs sur les marchés canadiens et étrangers. Les produits inclus dans le présent décret font suite à des demandes d'exonération de droits de douane faites auprès du ministère ou auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur conformément à la saisine permanente sur les textiles. On estime, sur la base des importations actuelles, que les recettes auxquelles renoncera le gouvernement par suite de ce décret seront de l'ordre de 808 000 \$ par année.

Consultation

Des consultations exhaustives ont été menées auprès des parties pouvant être affectées par les allègements tarifaires proposés. Il n'y a aucune opposition aux propositions.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'application de la législation et de la réglementation douanières et tarifaires. Dans le cadre de l'administration de ces changements tarifaires, l'Agence informera les importateurs.

Personne-ressource

Diane Kelloway
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-996-6470

Registration
SOR/2009-154 May 28, 2009

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001

P.C. 2009-829 May 28, 2009

Whereas the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978, the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 relate to protecting the marine environment from damage due to navigation and shipping activities;

Whereas the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978 is a bilateral agreement that Canada has signed with respect to navigation and shipping;

Whereas the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 are multilateral agreements that Canada has signed with respect to navigation and shipping;

And whereas the Minister of Transport, Infrastructure and Communities has determined that the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978, the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 should be brought into force, in whole or in part, in Canada by regulation;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 30(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*^a, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001*.

ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE CANADA SHIPPING ACT, 2001

AMENDMENTS

1. Schedule 1 to the *Canada Shipping Act, 2001*¹ is amended by adding the following after item 24:

24.1 Great Lakes Water Quality Agreement, 1978

2. Schedule 1 to the Act is amended by adding the following after item 30:

30.1 International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001

^a S.C. 2001, c. 26
¹ S.C. 2001, c. 26

Enregistrement
DORS/2009-154 Le 28 mai 2009

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

C.P. 2009-829 Le 28 mai 2009

Attendu que l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires concernent la protection du milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation et de transport maritimes;

Attendu que l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs est un accord bilatéral signé par le Canada en matière de navigation et de transport maritimes;

Attendu que la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires sont des accords multilatéraux signés par le Canada en matière de navigation et de transport maritimes;

Attendu que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a décidé qu'il devrait être donné force de loi — en tout ou en partie — au Canada, par règlement, à l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et à la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

MODIFICATIONS

1. L'annexe 1 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

24.1 Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs

2. L'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, après l'article 30, de ce qui suit :

30.1 Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

^a L.C. 2001, ch. 26
¹ L.C. 2001, ch. 26

30.2 International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

30.2 Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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.)

Issue and objectives

Question et objectifs

The *Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) adds the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978, the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 to Schedule 1 to the CSA 2001. The addition of the Agreement and Conventions to Schedule 1 will give the Government the authority to make regulations that implement their provisions for the purpose of giving them force of law in Canada. More practically, their addition to Schedule 1 will provide the authority to bring the conventions into force in whole or in part in Canada.

Le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) ajoute l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires à l'annexe 1 de la LMMC 2001. L'ajout de l'Accord et des conventions à l'annexe 1 donnera au gouvernement le pouvoir de prendre un règlement en vue de mettre en œuvre les dispositions et de leur donner force de loi au Canada. En pratique, l'ajout à l'annexe 1 confèrera les pouvoirs d'appliquer les conventions intégralement ou en partie au Canada.

The addition of the above-mentioned Agreement and Conventions to Schedule 1 to the CSA 2001 will thereby support the Government of Canada's priority to better protect the environment and will specifically help Canada to meet its international obligations in the area of marine environmental protection.

L'ajout de l'Accord et des conventions susmentionnés à l'annexe 1 de la LMMC 2001 permettra ainsi d'appuyer la priorité du gouvernement du Canada qui consiste à mieux protéger l'environnement et l'aidera notamment à respecter ses obligations internationales dans le secteur de la protection du milieu marin.

Description and rationale

Description et justification

The Great Lakes Water Quality Agreement, 1978 is a bilateral agreement that Canada signed in 1978 with respect to navigation and shipping. It committed Canada and the United States to control pollution in the Great Lakes and clean up wastewaters from industries and communities and includes a specific reference to measures for the abatement and control of pollution from shipping sources. The Agreement was amended in 1983 and again in 1987.

L'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs est un accord bilatéral signé par le Canada en 1978 en matière de navigation et de transport maritime. En vertu de cet accord, le Canada et les États-Unis se sont engagés à lutter contre la pollution dans les Grands Lacs et à nettoyer les eaux usées des industries et collectivités. L'Accord comprend un renvoi particulier aux mesures visant à réduire et à combattre la pollution causée par la navigation. L'Accord a été modifié en 1983, puis en 1987.

Both the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 are multilateral agreements that Canada has signed with respect to navigation and shipping. The International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 was adopted on October 5, 2001, and entered into force on September 17, 2008. This Convention prohibits the use of organotin compounds that act as biocides in anti-fouling systems used on ships and establishes a mechanism to prevent the future use of other harmful anti-fouling systems. Under the terms of the Convention, as a Party to the Convention, Canada would be required to prohibit and/or restrict the use of harmful anti-fouling systems on ships flying their flag, as well as ships not entitled to fly their flag but which operate under their authority and all ships that enter a port, shipyard or offshore terminal of Canada.

La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires sont des accords multilatéraux en matière de navigation et de transport maritime signés par le Canada. La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires a été adoptée le 5 octobre 2001 et est entrée en vigueur le 17 septembre 2008. Cette convention interdit l'utilisation des produits composés d'organo-étain qui agissent en tant qu'agents biocides dans les systèmes antisalissure à bord des navires et établit un mécanisme empêchant l'utilisation future de systèmes antisalissure nuisibles. En vertu de cette convention, et en tant que membre de la convention, le Canada serait tenu d'interdire ou de restreindre l'utilisation de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires battant pavillon canadien ainsi que sur les navires n'ayant pas droit de battre ce pavillon, mais dont la navigation relève de leur pouvoir et sur tous les navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou une installation terminale au large situé au Canada.

The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 was adopted on February 13, 2004, and will enter into force 12 months after ratification by 30 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 35% of the gross tonnage of the world's merchant shipping. As of June 30, 2008, 14 States with 3.55% of the world's gross tonnage had ratified the Convention. If it is determined that the Convention should be fully brought into force by Canada, Canada's ratification of the Convention would bring it one step closer to entry into force (Canada is estimated to have less than 1% of the world's total gross tonnage). On the entry into force of the Convention, parties to it will be obligated to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens through the control and management of ships' ballast water and sediments. Canada should also ensure that ballast water management practices do not cause greater harm than they prevent to its environment, human health, property or resources, or those of other States.

Strategic environmental analysis

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001. Given the fact that all environmental impacts will be of a positive nature, and implemented for the sole purpose of protecting the marine environment, it has been concluded that a detailed analysis is not required. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Consultation

Consultations have taken place with various stakeholders and groups under the umbrella of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). CMAC meetings are held bi-annually in the spring and fall of each year in Ottawa. In addition, regional cross-country meetings take place twice a year as well. The texts of the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978, the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 are available to stakeholders and were discussed when regulatory requirements were being proposed. Stakeholders are in support of the Order to amend Schedule 1 to the CSA 2001 in order to add the Agreement and the two Conventions to the Schedule.

Implementation, enforcement and service standards

This Order clearly signals Canada's intent to comply with obligations under the sections of the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978 relevant to shipping, as well as obligations under the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004. Many of these obligations have already been reflected in Canadian regulations, so the intention is to bring all their requirements fully in force in Canada as soon as practicable and to provide the authority to incorporate any future changes to them.

La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires a été adoptée le 13 février 2004 et entrera en vigueur douze mois après la ratification par trente pays, répondant pour au moins 35 % de la jauge brute de la flotte mondiale des navires de commerce. En date du 30 juin 2008, 14 pays représentant 3,55 % de la jauge brute mondiale avaient ratifié la Convention. S'il est déterminé que la Convention devrait être entièrement mise en œuvre par le Canada, la ratification de la Convention par le Canada signifierait un pas de plus vers son entrée en vigueur (on estime que le Canada possède moins de 1 % de la jauge brute totale du monde). À la date de prise d'effet de la Convention, les parties seront tenues de prévenir, de réduire et éventuellement d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles au moyen du contrôle et de la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires. Le Canada devrait également veiller à ce que les pratiques de gestion des eaux de ballast n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent à l'environnement, à la santé publique, aux biens ou aux ressources ainsi qu'à ceux des autres États.

Analyse stratégique de l'environnement

Une analyse préliminaire a été effectuée conformément aux critères de l'énoncé de principes sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada — mars 2001. Étant donné que les effets environnementaux seront favorables et que la mise en œuvre visera uniquement à protéger le milieu marin, il a été conclu qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire. Il est peu probable que d'autres évaluations ou études consacrées à l'aspect environnemental de cette initiative produiront des résultats différents.

Consultation

Des consultations ont été menées avec divers intervenants et groupes sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Des réunions semestrielles du CCMC ont lieu à Ottawa chaque année, au printemps et à l'automne. De plus, des réunions régionales se tiennent également deux fois par année d'un bout à l'autre du pays. Les textes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, et de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires peuvent être consultés par les intervenants et ont fait l'objet de discussions lorsque des exigences réglementaires ont été proposées. Les intervenants appuient le décret visant à modifier l'annexe 1 de la LMMC 2001 en vue d'ajouter l'Accord et les deux conventions à l'annexe.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret signale clairement l'intention du Canada de se conformer aux obligations en vertu des articles de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, qui se rapportent au transport maritime, ainsi que les obligations en vertu de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Une bonne partie de ces obligations se reflète déjà dans la réglementation canadienne, mais le but ultime consiste à mettre entièrement en vigueur les exigences au Canada le plus tôt possible et de donner le pouvoir d'y intégrer tout changement futur.

Future enforcement and compliance measures related to the provisions of the Great Lakes Water Quality Agreement, 1978, the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, and the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 that are required as a result of new or amending provisions implemented in regulations made under the CSA 2001 will be achieved through the new compliance and enforcement regime set out in the CSA 2001. Transport Canada (TC) has a program in place for the inspection and certification of Canadian vessels by TC marine safety inspectors and delegated classification societies. Should any additional regulatory amendments to any regulations be required, stakeholders will be provided with the opportunity to specifically be consulted and provide comments on those measures.

An important component of the compliance and enforcement regime that would be used to ensure compliance with Canadian regulations and associated international agreements is port state control activities. Effective port state control is an integral part of TC's Marine Safety Program, which is responsible for all port state control activities in Canada. Port state control is an inspection program under which countries work together to verify that foreign vessels entering their waters are in compliance with strict international safety and anti-pollution standards. Vessels that are found to be in serious violation of standards are detained in port until their deficiencies have been rectified. The objective of port state control is to detect and inspect substandard vessels and help eliminate the threat that they pose to life, property and the marine environment.

As part of its Port State Control program, TC has signed agreements with other countries to facilitate the coordination of the inspection of foreign vessels in each other's port. TC's marine safety inspectors play an important role in enforcing applicable requirements and detaining those vessels found to have a detainable deficiency. Under Canada's Port State Control Program, TC inspects at least 25% of individual vessel activities at Canadian ports. Canada's program, combined with the port state control programs of its international partners, targets vessels for inspection every six years.

As Canada has already implemented several other international environmental conventions for shipping, the Order adding the Agreement and the two Conventions to Schedule 1 will supplement Canada's current activities.

Contact

Tia M. McEwan
 Manager
 Marine Safety
 Regulatory Affairs (AMSXR)
 Transport Canada
 Place de Ville, Tower C
 330 Sparks Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N8
 Téléphone: 613-998-5352
 Fax: 613-991-5670
 Email: tia.mcewan@tc.gc.ca

Les mesures d'application et de conformité futures liées aux dispositions de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires qui sont exigées à la suite de dispositions nouvelles ou modifiées mises en œuvre par règlements pris en vertu de la LMMC 2001 seront appliquées grâce au nouveau régime d'application et de conformité prévu dans la LMMC 2001. Transports Canada (TC) a mis en place un programme pour l'inspection et la certification des navires canadiens par des inspecteurs de Sécurité maritime de TC et des sociétés de classification déléguées. Si d'autres modifications à des règlements sont nécessaires, les intervenants auront l'occasion d'être consultés et de fournir leurs commentaires sur ces mesures.

Les activités de contrôle des navires par l'État du port constituent un volet important du régime d'application et de conformité servant à assurer la conformité aux règlements canadiens et aux accords internationaux connexes. Un contrôle efficace par l'État du port fait partie intégrante du Programme de sécurité maritime de TC, qui s'occupe de toutes les activités de contrôle par l'État du port au Canada. Le contrôle des navires est un programme d'inspection en vertu duquel tous les pays collaborent à la vérification de la conformité des bâtiments étrangers à des normes internationales strictes dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution. Les navires qui contreviennent gravement à ces normes sont retenus au port jusqu'à ce que les anomalies soient corrigées. L'objectif du contrôle des navires par l'État du port est de repérer et d'inspecter les navires non conformes et d'aider à éliminer les menaces qu'ils font peser sur la vie, les biens et le milieu marin.

Dans le cadre de son programme de contrôle par l'État du port, TC a signé des ententes avec d'autres pays pour faciliter la coordination de l'inspection de navires étrangers dans leur port respectif. Les inspecteurs de la Sécurité maritime de TC jouent un rôle important en appliquant les exigences et en détenant les navires ayant des lacunes justifiant leur détention. TC, par le Programme de contrôle des navires par l'État du port, inspecte au moins 25 % de l'activité des bâtiments individuels qui visitent les ports canadiens. Le programme canadien appliqué en lien avec ceux des autres pays fait le ciblage des bâtiments tous les six ans.

Compte tenu du fait que le Canada a déjà mis en œuvre diverses autres conventions internationales en matière d'environnement s'appliquant au transport maritime, le décret ajoutant l'Accord et les deux conventions à l'annexe 1 viendra compléter les activités menées à l'heure actuelle par le Canada.

Personne-ressource

Tia M. McEwan
 Gestionnaire
 Sécurité maritime
 Affaires réglementaires (AMSXR)
 Transports Canada
 Place de Ville, Tour C
 330, rue Sparks
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N8
 Téléphone : 613-998-5352
 Télécopieur : 613-991-5670
 Courriel : tia.mcewan@tc.gc.ca

Registration
SOR/2009-155 May 28, 2009

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Capital Cost Allowance — 2009 Budget Measure, Miscellaneous Program)

P.C. 2009-847 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Capital Cost Allowance — 2009 Budget Measure, Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS (CAPITAL COST ALLOWANCE — 2009 BUDGET MEASURE, MISCELLANEOUS PROGRAM)

1. The portion of Class 52 in Schedule II to the *Income Tax Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

Class 52

Property acquired by a taxpayer after January 27, 2009 and before February 2011 that

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: This amendment to the *Income Tax Regulations* corrects an error in P.C. 2009-660, SOR/2009-126, which was published on May 13, 2009, in the *Canada Gazette*, Part II.

Description: Budget 2009 announced a temporary 100% accelerated capital cost allowance (CCA) rate for new general-purpose electronic data processing equipment and systems software for that equipment (“computer equipment”) acquired after January 27, 2009 and before February 2011. The related Order in Council (P.C. 2009-660, SOR/2009-126) was published on May 13, 2009 in the *Canada Gazette*, Part II. Among other measures, that Order provides that computer equipment is to be included in new Class 52 in Schedule II to the *Income Tax Regulations*. New Class 52 mistakenly refers to computer equipment acquired before February 2010. The purpose of these Regulations is to correct that error by referring to computer equipment acquired “before February 2011.”

Enregistrement
DORS/2009-155 Le 28 mai 2009

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement correctif modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (déduction pour amortissement — mesure budgétaire de 2009)

C.P. 2009-847 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (déduction pour amortissement — mesure budgétaire de 2009)*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (DÉDUCTION POUR AMORTISSEMENT — MESURE BUDGÉTAIRE DE 2009)

1. Le passage de la catégorie 52 de l'annexe II du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Catégorie 52

Les biens acquis par un contribuable après le 27 janvier 2009 et avant février 2011 qui, à la fois :

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : La modification apportée au *Règlement de l'impôt sur le revenu* corrige une erreur apparaissant dans le décret C.P. 2009-660, DORS/2009-126, qui a été publié le 13 mai 2009 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Description : Il a été annoncé dans le budget de 2009 qu'une déduction pour amortissement (DPA) accélérée temporaire de 100 % serait mise en place pour le matériel informatique neuf — matériel électronique universel de traitement de l'information et logiciels de systèmes connexes — acquis après le 27 janvier 2009 et avant février 2011. Le décret pris à cette fin (C.P. 2009-660, DORS/2009-126) a été publié le 13 mai 2009 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Entre autres mesures, ce décret prévoit que le matériel informatique doit être inclus dans la nouvelle catégorie 52 de l'annexe II du *Règlement de l'impôt sur le revenu*. Cette catégorie fait mention du matériel informatique acquis avant février 2010 alors qu'il aurait dû y être question du matériel informatique acquis « avant février 2011 ». Le règlement qui fait l'objet du présent résumé a pour but de corriger cette erreur.

^a S.C. 2007, c. 35, s. 62
^b R.S., c. 1 (5^e suppl.)
¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 2007, ch. 35, art. 62
^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)
¹ C.R.C., ch. 945

Cost-benefit statement: The cost of providing accelerated capital cost allowance for computer equipment is estimated in Budget Plan 2009 on the basis that the measure would apply to computer equipment acquired “after January 27, 2009 and before February 2011.” Consequently, no additional costs are associated with these Regulations.

Business and consumer impacts: There are no business and consumer impacts associated with these Regulations, as they operate only to correct the error described above.

Énoncé des coûts et avantages : Le coût estimatif de la DPA accélérée pour le matériel informatique a été établi, dans le Plan budgétaire de 2009, à partir de l’hypothèse que la mesure s’appliquerait au matériel informatique acquis « après le 27 janvier 2009 et avant février 2011 ». Par conséquent, aucun coût additionnel n’est associé au Règlement.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Le Règlement est sans incidence sur les entreprises et les consommateurs puisqu’il ne fait que corriger l’erreur exposée ci-dessus.

Issue

This amendment to the *Income Tax Regulations* corrects an error in P.C. 2009-660, SOR/2009-126, which was published on May 13, 2009, in the *Canada Gazette*, Part II.

Budget 2009 announced a temporary 100% accelerated capital cost allowance (CCA) rate for new general-purpose electronic data processing equipment and systems software for that equipment (“computer equipment”) acquired after January 27, 2009, and before February 2011. The related Order in Council (P.C. 2009-660, SOR/2009-126) was published on May 13, 2009 in the *Canada Gazette*, Part II. Among other measures, that Order provides that computer equipment is to be included in new Class 52 in Schedule II to the *Income Tax Regulations*. New Class 52 mistakenly refers to computer equipment acquired after January 27, 2009 and before February 2010. The purpose of these Regulations is to correct that error by referring to such computer equipment acquired “before February 2011.”

Objectives

The objective of this amendment is to ensure that the correct application date applies to new Class 52 in Schedule II to the *Income Tax Regulations*. In the case of computer equipment described in new Class 52, the measure is temporary and is intended to encourage businesses to invest in new computers and systems software.

Description

This amendment ensures that the temporary 100% CCA rate for certain computers and systems software (new Class 52) applies to such assets acquired after January 27, 2009 and before February 2011.

Regulatory and non-regulatory options considered

No other options were considered as enacting this amendment is the only way to implement the Budget 2009 measure concerning computer equipment in the manner intended under the *Income Tax Act* and the *Income Tax Regulations*.

Benefits and costs

The cost of the temporary accelerated capital cost allowance rate for computer equipment is estimated in Budget Plan 2009 on the basis that the measure would apply to computer equipment acquired “after January 27, 2009 and before February 2011.” Consequently, no additional costs are associated with this amendment.

Question

La modification apportée au *Règlement de l’impôt sur le revenu* corrige une erreur apparaissant dans le décret C.P. 2009-660, DORS/2009-126, qui a été publié le 13 mai 2009 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Il a été annoncé dans le budget de 2009 qu’une déduction pour amortissement (DPA) accélérée temporaire de 100 % serait mise en place pour le matériel informatique neuf — matériel électronique universel de traitement de l’information et logiciels de systèmes connexes — acquis après le 27 janvier 2009 et avant février 2011. Le décret pris à cette fin (C.P. 2009-660, DORS/2009-126) a été publié le 13 mai 2009 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Entre autres mesures, ce décret prévoit que le matériel informatique doit être inclus dans la nouvelle catégorie 52 de l’annexe II du *Règlement de l’impôt sur le revenu*. Cette catégorie fait mention du matériel informatique acquis après le 27 janvier 2009 et avant février 2010 alors qu’il aurait dû y être question de ce matériel informatique acquis « avant février 2011 ». Le règlement qui fait l’objet du présent résumé a pour but de corriger cette erreur.

Objectifs

Le Règlement veille à ce que la bonne période d’application soit prévue à la nouvelle catégorie 52 de l’annexe II du *Règlement de l’impôt sur le revenu*. Dans le cas du matériel informatique compris dans cette catégorie, la mesure est temporaire et vise à encourager les entreprises à investir dans de nouveaux ordinateurs et logiciels de systèmes.

Description

Le Règlement fait en sorte que la DPA temporaire de 100 % visant certains ordinateurs et logiciels de systèmes (compris dans la nouvelle catégorie 52) s’applique à ces biens acquis après le 27 janvier 2009 et avant février 2011.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Aucune autre option n’a été considérée puisque la seule façon de mettre en œuvre la mesure budgétaire de 2009 portant sur le matériel informatique, compte tenu de la structure actuelle de la *Loi de l’impôt sur le revenu* et de son règlement, est de prendre le Règlement.

Avantages et coûts

Le coût estimatif de la DPA accélérée temporaire pour le matériel informatique a été établi, dans le Plan budgétaire de 2009, à partir de l’hypothèse que la mesure s’appliquerait au matériel informatique acquis « après le 27 janvier 2009 et avant février 2011 ». Par conséquent, aucun coût additionnel n’est associé au Règlement.

This amendment fits within the existing CCA regime that applies for the purpose of computing a taxpayer's income, taxable income and taxes payable.

Rationale

The rationale for this amendment is to ensure that the temporary 100% CCA rate for computer equipment included in Class 52 in Schedule II to the *Income Tax Regulations* applies in the manner intended — that is, to such assets acquired after January 27, 2009 and before February 2011.

Implementation, enforcement and service standards

The *Income Tax Act* provides the necessary compliance mechanisms. These mechanisms allow the Minister of National Revenue to assess and reassess taxes payable, conduct audits and require production of relevant records and documents.

Contact

Kerry Harnish
Senior Tax Policy Officer
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-4385

Le Règlement est conforme au régime de la DPA visant le calcul du revenu, du revenu imposable et des impôts à payer des contribuables.

Justification

Le Règlement fait en sorte que la DPA temporaire de 100 % pour le matériel informatique compris dans la catégorie 52 de l'annexe II du *Règlement de l'impôt sur le revenu* s'applique comme prévu, à savoir aux biens acquis après le 27 janvier 2009 et avant février 2011.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les mécanismes d'observation nécessaires sont prévus par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ils permettent au ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations concernant les impôts payables, de faire des vérifications et d'exiger la production des documents pertinents.

Personne-ressource

Kerry Harnish
Agent principal de la politique de l'impôt
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-4385

Registration
SOR/2009-156 May 28, 2009

FISHERIES ACT

Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations

P.C. 2009-848 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsection 36(5) of the *Fisheries Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE METAL MINING EFFLUENT REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “effluent”, “mine” and the portion of the definition “operations area” before paragraph (a) in subsection 1(1) of the *Metal Mining Effluent Regulations*¹ are replaced by the following:

“effluent” means an effluent — hydrometallurgical facility effluent, milling facility effluent, mine water effluent, tailings impoundment area effluent, treatment pond effluent, seepage and surface drainage, treatment facility effluent other than effluent from a sewage treatment facility — that contains a deleterious substance. (*effluent*)

“mine” means hydrometallurgical, milling, or mining facilities that are designed or used to produce a metal, a metal concentrate or an ore from which a metal or metal concentrate may be produced or any facilities, including smelters, pelletizing plants, sintering plants, refineries and acid plants, where any effluent from the facility is combined with the effluent from hydrometallurgy, milling or mining. (*mine*)

“operations area” means all the land and works that are used or have been used in conjunction with a hydrometallurgical, milling or mining activity, including

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

“hydrometallurgical facility effluent” means effluent from the acidic leaching, solution concentration and recovery of metals by means of aqueous chemical methods, tailings slurries, and all other effluents deposited from a hydrometallurgical facility. (*effluent d’installations d’hydrométallurgie*)

“hydrometallurgy” means the production of a metal by means of aqueous chemical methods for acidic leaching, solution concentration and recovery of metals from metal-bearing minerals other than metal-bearing minerals that have been thermally pre-treated or blended with metal-bearing minerals that have been thermally pre-treated. (*hydrométallurgie*)

^a R.S., c. F-14
¹ SOR/2002-222

Enregistrement
DORS/2009-156 Le 28 mai 2009

LOI SUR LES PÊCHES

Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux

C.P. 2009-848 Le 28 mai 2009

Sur recommandation de la ministre des Pêches et des Océans et en vertu du paragraphe 36(5) de la *Loi sur les pêches*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES EFFLUENTS DES MINES DE MÉTAUX

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage de la définition de « chantier » précédant l’alinéa a) et les définitions de « effluent » et « mine » au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« chantier » Toutes les terres et tous les ouvrages qui sont ou ont été utilisés dans le cadre d’activités d’extraction ou de préparation du minerai ou d’hydrométallurgie, notamment :

« effluent » Effluent — eaux d’exfiltration, eaux de drainage superficiel, effluent de bassins de traitement, effluent d’eau de mine, effluent de dépôts de résidus miniers, effluent d’installations de préparation du minerai, effluent d’installations d’hydrométallurgie, effluent d’installations de traitement à l’exclusion de l’effluent d’installations de traitement d’eaux résiduaires — qui contient une substance nocive. (*effluent*)

« mine » Installations d’extraction minière, installations de préparation du minerai ou installations d’hydrométallurgie qui sont conçues ou utilisées pour produire un métal, un concentré de métal ou un minerai à partir duquel un métal ou un concentré de métal peut être produit, ou toute installation, telles les fonderies, usines de bouletage, usines de frittage, affineries et usines d’acide, dont l’effluent est combiné aux effluents provenant de l’extraction minière ou de la préparation du minerai ou de l’hydrométallurgie. (*mine*)

(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« effluent d’installations d’hydrométallurgie » Effluent rejeté à partir d’une installation d’hydrométallurgie, notamment effluent de lixiviation acide, de concentration de solution et de récupération de métal par procédés chimiques aqueux et boues de résidus miniers. (*hydrometallurgical facility effluent*)

« hydrométallurgie » La production d’un métal par des procédés chimiques aqueux de lixiviation acide, concentration de solution et récupération de métal à partir de minéraux métallifères n’ayant pas subi de prétraitement thermique ou n’ayant pas été mélangés à des minéraux métallifères qui ont subi un prétraitement thermique. (*hydrometallurgie*)

^a L.R., ch. F-14
¹ DORS/2002-222

2. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 14:

Item	Column 1 Water or Place	Column 2 Description
15.	Sandy Pond, Newfoundland and Labrador	Sandy Pond, located at 47°25'33" north latitude and 53°46'52" west longitude, on the Avalon Peninsula, approximately 3 km east southeast of the town of Long Harbour-Mount Arlington Heights, Newfoundland and Labrador. More precisely, the area bounded by (a) the contour of elevation around Sandy Pond at the 137 m level, and (b) the dams built at the north end of Sandy Pond.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Vale Inco Newfoundland and Labrador Ltd. (herein-after referred to as Vale Inco NL) will construct, operate, and eventually decommission a nickel-processing facility in Long Harbour-Mount Arlington Heights, Newfoundland and Labrador. This facility will use hydrometallurgy as defined by the amendments to the *Metal Mining Effluent Regulations* (MMER). Currently, the MMER do not apply to facilities using these hydrometallurgical processes, even though the solid wastes and effluents are similar to those produced by metal mining and milling processes. This type of hydrometallurgy is an emerging technology which generates significantly fewer air emissions compared to conventional technology. The solid waste generated by the Vale Inco NL hydrometallurgical facility will produce acid if exposed to air. To prevent acid generation and related pollution, disposal of this solid waste under water in Sandy Pond was assessed by Vale Inco NL as the best available option.

A federal environmental assessment of the Vale Inco NL hydrometallurgical facility was completed in July 2008 and included a detailed assessment of alternatives for the disposal of solid waste from the hydrometallurgical facility. The assessment concluded that the use of Sandy Pond as a tailing impoundment area (TIA) is the best alternative on an environmental, technical and socio-economic basis. The environmental assessment also concluded: "with consideration to the mitigations that will be implemented during construction and operation, the project is not likely to cause significant adverse environmental effects."

2. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 14, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Eaux ou lieux	Colonne 2 Description
15.	Sandy Pond, Terre-Neuve-et-Labrador	L'étang Sandy Pond, situé par 47° 25' 33" de latitude N. et 53° 46' 52" de longitude O., dans la péninsule Avalon, à environ 3 km est-sud-est de la ville de Long Harbour-Mount Arlington Heights, Terre-Neuve-et-Labrador, et, plus précisément, la région délimitée par : (a) la courbe de niveau à 137 m autour de l'étang Sandy Pond; (b) les digues construites à l'extrémité nord de l'étang Sandy Pond.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : La société Vale Inco Newfoundland and Labrador Ltd. (ci-après désignée sous le nom de Vale Inco NL) construira, exploitera et par la suite procédera à la fermeture d'une installation de traitement de nickel à Long Harbour-Mount Arlington Heights, à Terre-Neuve-et-Labrador. Cette installation utilisera l'hydrométallurgie telle qu'elle est définie dans les modifications au *Règlement sur les effluents des mines de métaux* (REMM). Le REMM ne s'applique actuellement pas aux installations qui utilisent ces procédés hydrométallurgiques bien que les résidus solides et les effluents soient semblables à ceux produits par les procédés d'extraction et de traitement de minéraux métallifères. Ce type d'hydrométallurgie est une technologie émergente qui produit beaucoup moins d'émissions atmosphériques comparativement à la technologie conventionnelle. Les résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL généreront de l'acide s'ils sont exposés à l'air. Pour prévenir la production d'acide et la pollution qui y est reliée, Vale Inco NL a estimé que l'entreposage de ces résidus solides par immersion dans Sandy Pond constituait la meilleure option disponible.

Une évaluation environnementale fédérale de l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL a été complétée en juillet 2008 et comprend une évaluation détaillée des options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie. L'évaluation a permis de révéler que l'utilisation de Sandy Pond comme dépôt de résidus miniers (DRM) est la meilleure solution sur le plan environnemental, technique et socioéconomique. On y a également déterminé que compte tenu des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre, le projet est peu susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement.

Since hydrometallurgical processing is an emerging technology, Fisheries and Oceans Canada recommended that the MMER be amended to ensure that fish, fish habitat and the use of fisheries resources are protected from the effluents generated by these facilities.

Description: The *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations* (hereinafter referred to as the Amendments)

- expand the scope of application of the MMER to include certain hydrometallurgical facilities by amending the definitions of “mine,” “operations area” and “effluent”; and
- designate Sandy Pond as a TIA by adding it to Schedule 2 of the MMER.

Currently, there are no facilities in Canada that use hydrometallurgy as defined in the Amendments to the MMER. However, the Amendments will apply to the Vale Inco NL facility and to any other facilities developed in the future that will use hydrometallurgy as defined in the Amendments. It should be noted that any future proposal to use a natural water body as a TIA for a hydrometallurgical facility will require a separate regulatory process, including a thorough environmental assessment, a rigorous evaluation of alternatives for waste disposal and amendments to the MMER.

Cost-benefit statement: The total estimated incremental cost to industry for the Vale Inco NL hydrometallurgical facility associated with the Amendments is \$65.6 million (over the 25 year period discounted at 8%). This estimate includes incremental capital and operating costs of \$58.1 million for the TIA, monitoring and reporting as prescribed in the MMER and the implementation of a fish habitat compensation plan. An additional \$7.5 million will be incurred for the closure and post-closure monitoring of the hydrometallurgical facility.

The incremental cost to the Government of Canada associated with compliance and enforcement for the Amendments is estimated to be \$56,200 over the 25-year period.

The total incremental costs to industry and government are estimated to be \$65.6 million (discounted at 8%) over the 25-year period.

There will be a loss of fish habitat in Sandy Pond equivalent to 18.1 hectares (ha) as a result of the Amendments. However, Vale Inco NL is required, under section 27.1 of the MMER, to implement a fish habitat compensation plan to offset this loss. It is expected that there will be a net gain equivalent to approximately two ha of fish habitat as a result of the implementation of the fish habitat compensation plan.

Business and consumer impacts: The designation of Sandy Pond as a TIA will allow Vale Inco NL to build and operate the hydrometallurgical facility. The Amendments are not expected to place any additional administrative burden on Vale Inco NL or affect its competitiveness in the domestic and international markets.

Puisque le traitement hydrométallurgique est une technologie émergente, Pêches et Océans Canada a recommandé que le REMM soit modifié de façon à protéger les poissons, l’habitat des poissons et l’utilisation des ressources halieutiques des effluents produits par ces installations.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux* (ci-après désigné sous le nom de modifications) fait en sorte :

- d’étendre la portée de l’application du REMM de façon à inclure certaines installations d’hydrométallurgie en modifiant les définitions de « mine », de « chantier » et d’« effluent »;
- de désigner Sandy Pond comme DRM en l’ajoutant à l’annexe 2 du REMM.

Actuellement, il n’y a aucune installation au Canada qui utilise l’hydrométallurgie telle qu’elle est définie dans les modifications. Les modifications s’appliqueront toutefois à l’installation de Vale Inco NL, ainsi qu’à toutes les futures installations qui utiliseront l’hydrométallurgie telle qu’elle est définie dans les modifications. Il est à noter que toute proposition future pour l’utilisation d’un plan d’eau naturel comme DRM exigera un processus réglementaire distinct, y compris une évaluation environnementale approfondie, une évaluation rigoureuse des options quant à l’entreposage des résidus ainsi que des modifications au REMM.

Énoncé des coûts et avantages : Le coût différentiel total de l’industrie pour l’installation d’hydrométallurgie de Vale Inco NL lié aux modifications est de 65,6 millions de dollars (pour une période de 25 ans à un taux d’actualisation de 8 %). Cette estimation comprend les coûts différentiels en capital et d’exploitation de 58,1 millions de dollars pour le DRM, la surveillance et la production de rapports en vertu du REMM et la mise en œuvre d’un plan de compensation pour la perte d’habitat du poisson. Un montant supplémentaire de 7,5 millions de dollars sera engagé pour la fermeture de l’installation d’hydrométallurgie et la surveillance de celle-ci après sa fermeture.

Le coût différentiel du gouvernement du Canada lié à la conformité et à l’application des modifications est estimé à 56 200 \$ pour la période de 25 ans.

Les coûts différentiels totaux pour l’industrie et le gouvernement sont estimés à 65,6 millions de dollars (à un taux actualisé de 8 %) pour la période de 25 ans.

Les modifications entraîneront une perte de l’habitat du poisson de 18,1 hectares (ha) dans Sandy Pond. Cependant, en vertu de l’article 27.1 du REMM, Vale Inco NL doit mettre en œuvre un plan de compensation pour la perte d’habitat du poisson afin d’atténuer cette perte. On s’attend à ce que la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d’habitat du poisson entraîne un gain net d’environ deux hectares d’habitat du poisson.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La désignation de Sandy Pond comme DRM permettra à Vale Inco NL de construire et d’exploiter l’installation d’hydrométallurgie. Les modifications ne devraient donc pas ajouter au fardeau administratif ni nuire à la compétitivité de Vale Inco NL au pays ou à l’étranger.

Domestic and international coordination and cooperation:

Consultations with the Government of Newfoundland and Labrador, the local communities, national Aboriginal organizations, industry, other government departments and environmental groups were conducted. The provincial and local governments strongly support the project and the use of Sandy Pond as a TIA. The project is also supported by the majority of local residents. However, some environmental and Aboriginal groups have expressed opposition to the use of natural fish-bearing water bodies as TIAs and this view is shared by two local residents.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

Des consultations ont été organisées avec le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, des collectivités locales, des organisations autochtones nationales, l'industrie, d'autres ministères et des groupes environnementalistes. Les gouvernements provincial et local appuient fortement le projet et l'utilisation de Sandy Pond comme DRM. Le projet est également appuyé par la majorité des résidents locaux. Cependant, quelques groupes environnementalistes et autochtones se sont opposés à l'utilisation de plans d'eau poissonneux naturels comme DRM et cette position est partagée par deux résidents locaux.

Issue

Vale Inco NL will construct and operate a nickel-processing facility in Long Harbour-Mount Arlington Heights, Newfoundland and Labrador. The company will use a hydrometallurgical process at this facility, estimated to have an operational life of at least 15 years. Hydrometallurgical processes are used to recover metals from ore concentrates or other sources using water-based solutions at low temperature. Hydrometallurgy is an alternative to conventional pyrometallurgical smelting, which uses very high temperatures to recover metals and generates significantly more air pollution than hydrometallurgy. Although the solid wastes and effluents generated by certain hydrometallurgical facilities can be similar to those from metal mining and milling operations, these types of facilities are currently not regulated under the MMR.

The acid-generating solid waste from the Vale Inco NL hydro-metallurgical facility will be disposed under water in Sandy Pond, located about 2 km from the facility. This disposal method has been demonstrated to be an effective method of preventing acid formation and minimizing the potential for significant environmental impacts. In order to do so, amendments to the MMR are required to expand the scope for the MMR to apply to certain hydrometallurgical facilities and add Sandy Pond to Schedule 2 of the MMR, designating it as a TIA.

The risks associated with the disposal of solid waste in Sandy Pond were evaluated as part of the screening level environmental assessment¹ (EA) of the proposed Vale Inco NL hydrometallurgical facility under the 1992 *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA). Fisheries and Oceans Canada and Transport Canada were the responsible authorities for the environmental assessment and Environment Canada provided technical advice. A detailed assessment of alternatives for the disposal of solid waste from the hydrometallurgical facility was also conducted. The environmental assessment concluded that, "with consideration to the mitigations that will be implemented during construction and operation, the project is not likely to cause significant adverse environmental effects." The environmental assessment screening report, prepared by Fisheries and Oceans Canada, states that the potential environmental impacts of the TIA can be avoided

Question

Vale Inco NL construira et exploitera une installation de traitement de nickel à Long Harbour-Mount Arlington Heights, à Terre-Neuve-et-Labrador. La compagnie utilisera un procédé hydrométallurgique. La durée de vie de l'installation est estimée à au moins 15 ans. Les procédés hydrométallurgiques sont utilisés pour récupérer des métaux à partir de concentrés de minerai ou d'autres sources en utilisant des solutions axées sur l'eau à basse température. L'hydrométallurgie est une solution de rechange à la fusion conventionnelle de pyrométallurgie, laquelle utilise de très hautes températures pour récupérer des métaux et produit beaucoup plus de pollution atmosphérique que l'hydrométallurgie. Bien que les résidus solides et les effluents produits par certaines installations d'hydrométallurgie puissent être semblables à ceux émanant des activités d'exploitation des mines de métaux et de traitement du minerai, ces types d'installations ne sont pas actuellement réglementés en vertu du REMM.

Les résidus solides générateurs d'acide produits par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL seront entreposés par immersion dans Sandy Pond, lequel est situé à environ 2 km de l'installation. Il a été démontré que cette méthode d'entreposage est une méthode efficace pour prévenir la formation d'acide et réduire au minimum la possibilité d'impacts importants sur l'environnement. Pour ce faire, des modifications du REMM sont requises afin d'élargir la portée du REMM de façon à ce qu'il s'applique à certaines installations d'hydrométallurgie et d'ajouter Sandy Pond à l'annexe 2 du REMM comme DRM.

Les risques liés à l'entreposage des résidus solides dans Sandy Pond ont été évalués dans le cadre de l'examen préalable de l'évaluation environnementale¹ de l'installation d'hydrométallurgie proposée par Vale Inco NL en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 1992 (LCEE). Pêches et Océans Canada et Transports Canada étaient les autorités responsables de l'évaluation environnementale et Environnement Canada a donné des conseils techniques. Une évaluation détaillée des options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie a été faite. L'évaluation environnementale a permis de conclure que compte tenu des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre, le projet est peu susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement. Le rapport d'examen préalable de l'évaluation environnementale préparé par Pêches et Océans Canada indique que les impacts

¹ Fisheries and Oceans Canada (June 2008), *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) Screening Report — Commercial Nickel Processing Plant, Long Harbour, Placentia Bay (the screening report can be accessed from the CEAA Web site at www.ceaa.gc.ca/050/documents/27933/27933E.pdf).

¹ Pêches et Océans Canada (juin 2008), *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) — Rapport d'examen préalable — Usine commerciale de traitement du nickel, Long Harbour, baie Placentia (le rapport d'examen préalable est disponible sur le site Web de la LCEE : www.ceaa.gc.ca/050/documents/27933/27933F.pdf).

through the implementation of the fish habitat compensation plan and other mitigation measures.

The project was also subject to an environmental assessment conducted under provincial legislation, and this environmental assessment, completed in August 2008, reached similar conclusions.²

Objectives

The objective of the Amendments is to ensure that fish, fish habitat and the use of fish resources are protected in water bodies that receive effluent from facilities which use hydrometallurgy as defined by the Amendments to the MMER.

No fundamental changes to the policy objectives or requirements of the MMER will be undertaken as part of these Amendments.

Description

The Amendments

The Amendments expand the scope of the MMER to apply to certain hydrometallurgical facilities by

- amending the definition of “mine” to include hydrometallurgical facilities;
- defining “hydrometallurgy” as the production of a metal by means of aqueous chemical methods for the acidic leaching, solution concentration and recovery of metals from metal-bearing minerals other than metal-bearing minerals that have been thermally pre-treated or blended with metal-bearing minerals that have been thermally pre-treated;
- amending the definition of “effluent” to include hydrometallurgical facility effluent;
- defining “hydrometallurgical facility effluent” as effluent from the acidic leaching, solution concentration and recovery of metals using aqueous chemical methods, tailings slurries, and all other effluents deposited from a hydrometallurgical facility; and
- amending the definition of “operations area” to include hydrometallurgical activity.

In addition, the Amendments add Sandy Pond, a natural fish-bearing water body, to Schedule 2 of the MMER, designating it as a TIA. This will enable waste from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility to be disposed of in Sandy Pond while ensuring that the effluent from the TIA is strictly controlled and monitored.

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

Background

The MMER came into force on December 6, 2002 under the *Fisheries Act*, and by 2007 applied to 93 metal mines across Canada. The MMER specify limits for releases of arsenic, copper, cyanide, lead, nickel, zinc, radium-226 and total suspended solids, and prohibit the discharge of effluent that is acutely lethal to

possibles du DRM sur l’environnement peuvent être évités en mettant en œuvre le plan de compensation pour la perte d’habitat du poisson et d’autres mesures d’atténuation.

Le projet a également fait l’objet d’une évaluation environnementale menée en vertu de la législation provinciale et cette évaluation environnementale, complétée en août 2008, affichait des conclusions semblables².

Objectifs

L’objectif des modifications est de s’assurer que les poissons, l’habitat des poissons et l’utilisation des ressources halieutiques sont protégés dans les plans d’eau qui reçoivent les effluents des installations qui utilisent l’hydrométallurgie, telle qu’elle est définie dans les modifications au REMM.

Aucun changement fondamental relatif aux objectifs en matière de politique ou aux exigences du REMM ne sera apporté aux fins des modifications à la réglementation.

Description

Modifications

Les modifications entraînent l’expansion de la portée du REMM pour qu’elle englobe certaines installations d’hydrométallurgie en :

- modifiant la définition de « mine » de façon à inclure les installations d’hydrométallurgie;
- définissant « hydrométallurgie » comme la production d’un métal en utilisant des procédés chimiques aqueux de lixiviation acide, de concentration de solution et de récupération de métal à partir de minéraux métallifères n’ayant pas subi de prétraitement thermique ou n’ayant pas été mélangés à des minéraux métallifères qui ont subi un prétraitement thermique;
- modifiant la définition d’« effluent » de façon à inclure les effluents d’installations d’hydrométallurgie;
- définissant un « effluent d’installations d’hydrométallurgie » comme un effluent produit par la lixiviation acide, la concentration de solution et la récupération de métal utilisant des procédés chimiques aqueux, les boues de résidus miniers et tous les autres effluents rejetés à partir d’une installation d’hydrométallurgie;
- modifiant la définition de « chantier » de façon à inclure les activités d’hydrométallurgie.

En plus, les modifications permettent d’ajouter Sandy Pond, un plan d’eau poissonneux naturel, à l’annexe 2 du REMM en le désignant comme DRM. Cela permettra à l’installation d’hydrométallurgie de Vale Inco NL d’entreposer ses résidus dans Sandy Pond tout en s’assurant que l’effluent du DRM soit sévèrement contrôlé et surveillé.

Les modifications entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

Contexte

Le REMM est entré en vigueur le 6 décembre 2002, en vertu de la *Loi sur les pêches*, et touchait 93 mines de métaux au Canada, en 2007. Il précise les limites des émissions d’arsenic, de cuivre, de cyanure, de plomb, de nickel, de zinc, de radium 226 ainsi que le total des solides en suspension et interdit le rejet d’effluents à

² Information on the provincial environmental assessment of the project is available at www.env.gov.nl.ca/env/Env/EA%202001/Project%20Info/1243.htm.

² Les renseignements sur l’évaluation environnementale provinciale du projet sont disponibles sur le site suivant : www.env.gov.nl.ca/env/Env/EA%202001/Project%20Info/1243.htm.

fish. The MMER do not currently apply to hydrometallurgical facilities.

The MMER include provisions to designate natural fish-bearing water bodies as TIAs, as at some sites the disposal of solid waste in such water bodies may be the preferred disposal option for better pollution prevention and reduction of environmental risks. Approval for the use of a water body as a TIA requires a thorough environmental assessment and a rigorous evaluation of alternatives for waste disposal. The assessment of alternatives for solid waste disposal must clearly demonstrate that the use of a water body for waste disposal is the option that makes the most environmental, technical and socio-economic sense. The use of a water body as a TIA can only be authorized through an amendment to the MMER approved by the Governor in Council.

In the case where a fish-bearing water body has been designated as a TIA, section 27.1 of the MMER requires the development and implementation of fish habitat compensation plans which have to be approved by the Minister of Fisheries and Oceans Canada. This requirement is based on "The Policy for the Management of Fish Habitat"³ (1986) developed by Fisheries and Oceans Canada. The fish habitat compensation plans are designed to offset the loss of fish habitat as a result of designating fish-bearing water bodies as TIAs. The MMER also requires a mining company to submit to Fisheries and Oceans Canada an irrevocable letter of credit to ensure that adequate funding is available to implement the fish habitat compensation plan in the event that the company is unable or unwilling to complete implementation of the plan.

All effluent discharged from facilities subject to the MMER, including effluents from TIAs, must meet the effluent discharge limits specified therein to help ensure the protection of downstream ecosystems. In addition, the MMER require that environmental effects monitoring be conducted downstream from effluent discharge points to determine if there are any effects on fish, fish habitat, or the use of fisheries resources (see Schedule 5 of the MMER).

The Vale Inco NL hydrometallurgical facility

The Vale Inco NL facility will consist of a port on Long Harbour, the hydrometallurgical facility and associated infrastructure. The hydrometallurgical facility will be located about three kilometres (km) southeast of Long Harbour-Mount Arlington Heights, Newfoundland and Labrador (see Figure 1). The Long Harbour facility is expected to provide 450 full-time jobs for at least 15 years.

The facility will use an acidic leaching hydrometallurgical process to recover metals. The solid waste from this process will generate acid if exposed to air. Vale Inco NL will dispose of this solid waste underwater to prevent acid generation and the associated risk of water pollution. Disposing of acid generating wastes such as this underwater has been demonstrated to be an effective means of preventing acidic drainage.⁴

³ The policy is available from the Fisheries and Oceans Canada web site at: www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/policies-politique/operating-operation/fhm-policy/pdf/policy_e.pdf.

⁴ This has been demonstrated through numerous Canadian and international research and development initiatives, notably in field and laboratory studies conducted as part of the multi-stakeholder Mine Environment Neutral Drainage Program (MEND) coordinated by Natural Resources Canada.

létalité aiguë pour le poisson. Actuellement, le REMM ne s'applique pas aux installations d'hydrométallurgie.

Il comprend également des dispositions permettant de désigner des eaux poissonneuses naturelles comme DRM, car, dans certains cas, l'entreposage de résidus solides dans des plans d'eau peut représenter le meilleur moyen de prévenir la pollution et de réduire les risques pour l'environnement. Avant d'approuver l'utilisation d'un plan d'eau comme DRM, il faut effectuer une évaluation environnementale approfondie et une évaluation rigoureuse des options d'entreposage des résidus. L'évaluation des options d'entreposage des résidus solides doit clairement démontrer que l'utilisation d'un plan d'eau pour entreposer les résidus est la meilleure solution sur le plan environnemental, technique et socioéconomique. L'utilisation d'un plan d'eau comme DRM peut seulement être autorisée au moyen d'une modification du REMM approuvée par le gouverneur en conseil.

Pour un plan d'eau poissonneux désigné comme DRM, l'article 27.1 du REMM rend obligatoires l'élaboration et la mise en œuvre de plans de compensation pour la perte d'habitat du poisson qui ont été approuvés par le ministre des Pêches et des Océans du Canada. Cette exigence est fondée sur la « Politique de gestion de l'habitat du poisson »³ (1986) de Pêches et Océans Canada. Les plans de compensation pour la perte d'habitat visent à assurer une compensation pour la perte d'habitat entraînée par la désignation de plans d'eau poissonneux comme DRM. Le REMM exige aussi d'une société minière de soumettre des lettres de crédit irrévocables à Pêches et Océans Canada afin de garantir des fonds suffisants pour la mise en œuvre de plans de compensation pour la perte d'habitat du poisson, si les sociétés ne peuvent ou ne veulent terminer la mise en œuvre du plan.

Pour favoriser la protection des écosystèmes en aval, tous les effluents issus des installations assujetties au REMM, incluant ceux d'un DRM, doivent être conformes aux limites fixées dans ce dernier. De plus, le REMM stipule qu'une surveillance environnementale doit être effectuée en aval des points de rejet d'effluents afin de déterminer si les effluents ont un effet sur le poisson, son habitat ou l'utilisation des ressources halieutiques (voir l'annexe 5 du REMM).

Installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL

L'installation de Long Harbour de Vale Inco NL comprendra un port à Long Harbour, l'installation d'hydrométallurgie et l'infrastructure connexe. L'installation d'hydrométallurgie sera située à environ trois kilomètres (km) au sud-est de Long Harbour-Mount Arlington Heights à Terre-Neuve-et-Labrador (voir la figure 1). L'installation de Long Harbour devrait permettre de créer 450 emplois à temps plein pour au moins 15 ans.

L'installation utilisera un procédé hydrometallurgique de lixiviation acide pour récupérer les métaux. Les résidus solides de ce procédé produiront de l'acide s'ils sont exposés à l'air. Vale Inco NL entreposera ces résidus solides par immersion pour prévenir la production d'acide et le risque de pollution de l'eau connexe. Il a été démontré que l'entreposage de tels résidus générateurs d'acide par immersion est un moyen efficace de prévenir le drainage acide.⁴

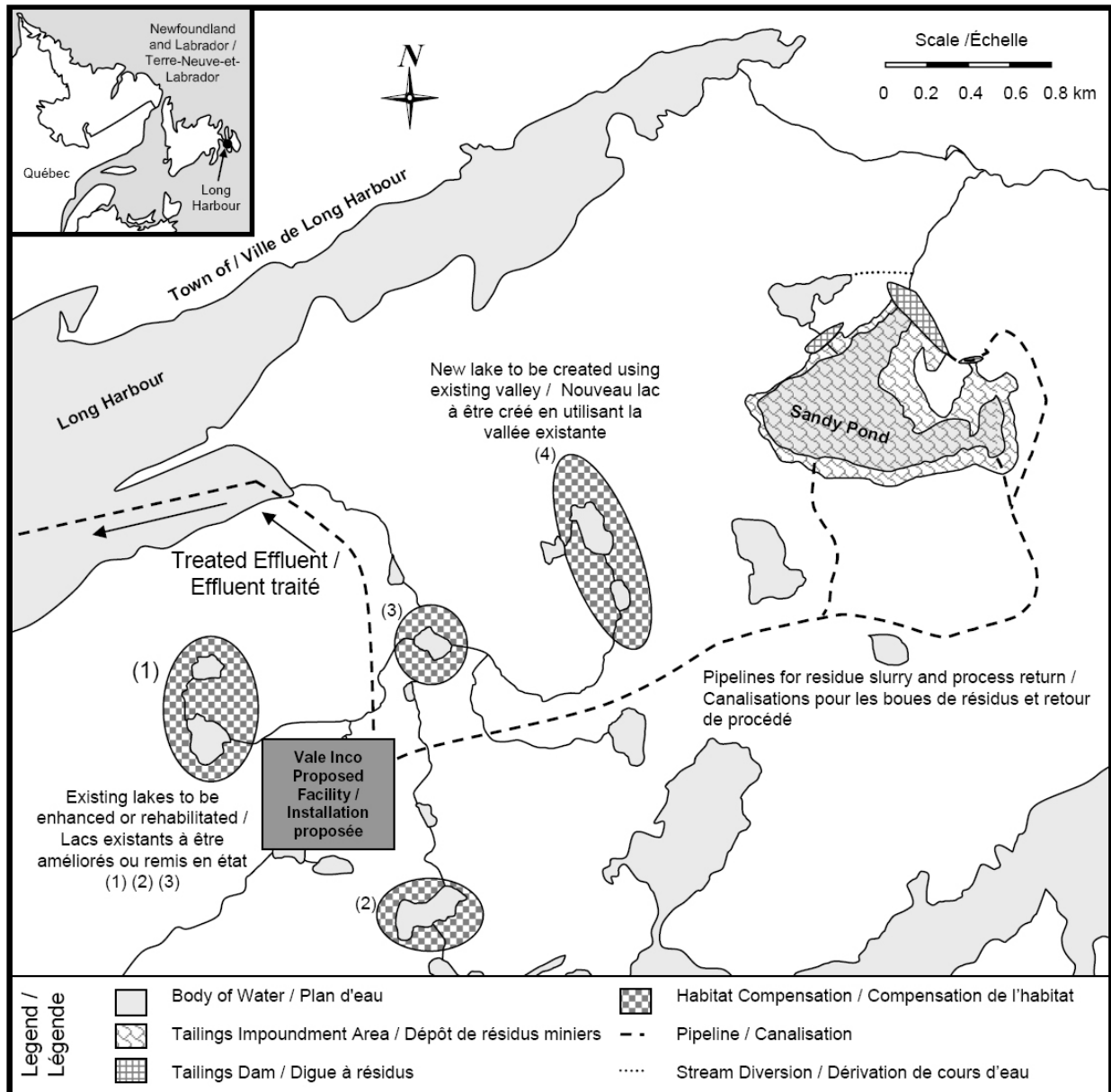
³ La politique est affichée dans le site Web de Pêches et Océans Canada à l'adresse suivante : www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/policies-politique/operating-operation/fhm-policy/pdf/policy_f.pdf.

⁴ Ceci a été démontré par plusieurs initiatives en recherche et développement, tant canadiennes qu'internationales, plus particulièrement par des études faites en laboratoire et sur le terrain menées dans le cadre multi-intervenants du Programme de neutralisation des eaux de drainage dans l'environnement minier (NEDEM) coordonné par Ressources naturelles Canada.

Vale Inco NL will construct a TIA in Sandy Pond in order to maintain a secure and permanent water cover over the solid waste. Sandy Pond has a total surface area of almost 38 ha and a maximum depth of 16.5 metres. Dams will be constructed at the outlet of the pond and in two other low lying areas. These dams will facilitate the management and treatment of effluent from the TIA to protect the downstream aquatic ecosystems and also ensure that the TIA has sufficient capacity to contain the solid waste from the facility under an appropriate depth of water. The dams will be designed such that they could be raised to increase the future capacity of the TIA, if necessary.

Vale Inco NL construira un DRM à même Sandy Pond afin de maintenir une couverture d'eau sûre et permanente sur les résidus solides. Sandy Pond recouvre une surface totale de près de 38 ha et a une profondeur maximale de 16,5 mètres. Des barrages seront construits à la décharge de l'étang et dans deux autres zones de faible élévation. Ces barrages faciliteront la gestion et le traitement de l'effluent du DRM en vue de protéger les écosystèmes aquatiques en aval et aussi de veiller à ce que le DRM ait une capacité suffisante pour contenir les résidus solides produits par l'installation à une profondeur appropriée. Les barrages seront conçus de manière à ce qu'ils puissent être élevés pour augmenter la future capacité du DRM, au besoin.

**Figure 1: Location of the Vale Inco NL hydrometallurgical facility /
Emplacement de l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL**



Vale Inco NL will pump water from the TIA back to the hydro-metallurgical facility for reuse. Effluent from the hydrometallurgical facility will be treated and discharged into Long Harbour via a 6 km underwater pipeline. The effluent must meet the limits specified in the MMER, helping to ensure that there are no impacts to fisheries. The location of the final effluent discharge point should help to further ensure that there are no impacts on the in-shore fishery in Long Harbour.

Fish habitat compensation plan

Vale Inco NL has developed a fish habitat compensation plan⁵ to meet the MMER requirement to fully offset the loss of fish habitat resulting from the designation of Sandy Pond as a TIA. The plan quantifies expected fish habitat loss and details compensation measures.

The expected harmful alteration, disruption or destruction of fish habitat resulting from the designation and use of Sandy Pond as a TIA was assessed to determine the required degree and nature of fish habitat compensation. The assessment included sampling to determine fish species that are present in the pond, habitat mapping, and hydrological data collection. The information was used to quantify the predicted habitat loss in accordance with methodologies established by Fisheries and Oceans Canada. The assessment concluded that the equivalent of 18.1 ha of fish habitat will be lost as a result of using Sandy Pond as a TIA.

The fish habitat compensation plan was developed with the objective of offsetting the expected habitat loss with new or rehabilitated fish habitat of a similar type. The compensation measures will be implemented in a watershed adjacent to the Sandy Pond watershed, and consist of

- the creation of a pond in a small valley near Sandy Pond; and
- the expansion and rehabilitation of existing ponds.

The new pond will be created in a small valley which is drained by an intermittent stream and contains two small, very shallow ponds. The valley bottom will first be prepared by removing vegetation and creating natural habitat features, and then a low dam will be constructed to allow the water level to increase within the valley. A weir on the dam will facilitate fish movement in and out of the new pond. Once conditions in the new pond have stabilized and a population of aquatic plants has been established, fish will be relocated there under the supervision of Fisheries and Oceans Canada. It is expected that the new pond will be ready for relocation of fish from Sandy Pond prior to its use as a TIA.⁶ An equivalent of 15 ha of fish habitat are expected to be created in the new pond, offsetting about 80% of the fish habitat that will be lost as a result of designating Sandy Pond as a TIA.

⁵ AMEC Earth and Environmental (2008), Commercial Nickel Processing Plant Freshwater Fish Habitat Compensation Strategy — Sandy Pond, Long Harbour, NL. The document is available upon request from Environment Canada.

⁶ In the event that the new pond is not ready for fish re-location in advance of the use of Sandy Pond as a TIA, then, as noted in the fish habitat compensation plan, fish from Sandy Pond would be re-located to another suitable location selected in consultation with Fisheries and Oceans Canada officials.

Vale Inco NL pompera de l'eau du DRM vers l'installation d'hydrométallurgie aux fins de réutilisation. L'effluent de l'installation d'hydrométallurgie sera traité et rejeté dans Long Harbour au moyen d'une canalisation sous-marine de 6 km. L'effluent doit être conforme aux limites fixées dans le REMM afin de s'assurer qu'il n'y aura aucun impact sur les pêcheries. L'emplacement du point de rejet final de l'effluent devrait aider davantage à s'assurer qu'il n'y aura aucun impact sur les pêcheries du littoral de Long Harbour.

Plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson

Vale Inco NL a développé un plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson⁵ afin de satisfaire à l'exigence du REMM de manière à compenser complètement la perte d'habitat du poisson résultant de la désignation de Sandy Pond comme DRM. Le plan quantifie la perte d'habitat prévue et donne une description détaillée des mesures de compensation.

La détérioration, la perturbation ou la destruction prévue de l'habitat du poisson qui seraient entraînées par la désignation et l'utilisation de Sandy Pond comme DRM a été évaluée afin de déterminer le degré et la nature de la compensation de perte d'habitat du poisson nécessaires. L'évaluation comprenait un échantillonnage visant à déterminer les espèces de poissons qui sont présents dans l'étang, l'établissement de cartes de l'habitat et la collecte de données hydrologiques. Les renseignements ont été utilisés pour quantifier la perte d'habitat prévue conformément aux méthodologies établies par Pêches et Océans Canada. L'évaluation a permis de conclure que l'équivalent de 18,1 ha d'habitat du poisson sera perdu à la suite de l'utilisation de Sandy Pond comme DRM.

Le plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson a été élaboré avec l'objectif de compenser la perte d'habitat prévue avec un nouvel habitat du poisson ou un habitat réhabilité de type semblable. Les mesures de compensation seront mises en œuvre dans un bassin hydrologique adjacent à celui de Sandy Pond et comprendront les points suivants :

- l'aménagement d'un étang dans une petite vallée près de Sandy Pond;
- l'expansion et la réhabilitation des étangs actuels.

Le nouvel étang sera aménagé dans une petite vallée qui est drainée par un cours d'eau intermittent et qui contient deux petits étangs peu profonds. Le bas de la vallée sera d'abord préparé en enlevant la végétation et en l'aménageant comme un habitat naturel. Un barrage peu élevé sera ensuite construit afin de permettre la hausse du niveau de l'eau dans la vallée. Un déversoir sur le barrage facilitera l'entrée et la sortie des poissons de l'étang. Après avoir stabilisé les conditions dans le nouvel étang et établi une population de plantes aquatiques, on y transportera les poissons sous la supervision de Pêches et Océans Canada. On s'attend à ce que le nouvel étang soit prêt pour la relocalisation des poissons de Sandy Pond avant que Sandy Pond soit utilisé comme DRM⁶. L'on s'attend à ce que l'équivalent de 15 ha d'habitat du poisson soit aménagé dans le nouvel étang, ce qui compenserait environ 80 % de la perte d'habitat prévue à la suite de la désignation de Sandy Pond comme DRM.

⁵ AMEC Earth and Environmental (2008), Commercial Nickel Processing Plant Freshwater Fish Habitat Compensation Strategy — Sandy Pond, Long Harbour, Newfoundland and Labrador.

⁶ Dans l'éventualité où le nouvel étang ne serait pas prêt pour la relocalisation des poissons avant l'utilisation de Sandy Pond comme DRM, les poissons de Sandy Pond seraient relocalisés dans un autre endroit choisi de concert avec les représentants de Pêches et Océans Canada, comme il est indiqué dans le plan de compensation de l'habitat du poisson proposé.

A pond close to the hydrometallurgical facility served as a water source for an industrial facility which formerly operated at the location of the port on Long Harbour. Associated with the past industrial use of the pond, a small dam had been constructed at the outlet of the pond, resulting in reduced flows to the downstream ponds. As a result, there is less overwintering of fish downstream from this dam and the ponds are gradually filling up with organic material and vegetation. In addition, the ponds are smaller and shallower than they were before the dam was constructed. The compensation measures, by expanding the shorelines and removing vegetation from these ponds to help restore them to their original size and depth, will augment and reestablish fish spawning and rearing habitats. These compensation measures are expected to create an equivalent of 5 ha of fish habitat.

The fish habitat compensation plan also includes monitoring to determine the extent to which the objectives of the plan have been achieved. This consists of monitoring the structural stability of physical habitats that have been created or rehabilitated, fish utilization and other biological features. In addition, water quality monitoring will also be conducted in the new pond. Mercury concentrations in fish from the new pond will be compared with Health Canada guidelines for mercury in fish tissue, the only metal for which Health Canada has such guidelines. Monitoring will take place in the first ten years following the implementation of the fish habitat compensation measures as it is expected that the objectives would be achieved within this period. The results will be reported to Fisheries and Oceans Canada and will also be publicly available. If the objectives of the plan are not achieved, the industry would be subject to enforcement action under section 27.1 of the MMER.

Overall, the designation of Sandy Pond as a TIA is expected to result in a loss of fish habitat equivalent to 18.1 ha. The implementation of the fish habitat compensation plan is expected to result in the establishment of fish habitat equivalent to 15 ha in the new pond and 5 ha from the restoration of ponds affected by past industrial activity. Thus, fish habitat equivalent to a total of 20 ha is expected to be created, resulting in a net gain of approximately 2 ha of fish habitat. While there will be some loss of terrestrial habitat associated with the establishment of the new pond, the overall environmental effects are deemed, according to the environmental assessment, to be insignificant.

Regulatory and non-regulatory options considered

Regulatory options

The only regulatory option available to achieve the objective described above is to amend the MMER. The Amendments will expand the scope of the MMER to include certain hydrometallurgical facilities and add Sandy Pond to Schedule 2 of the MMER, designating it as a TIA.

The definition of “hydrometallurgy” was carefully considered to ensure that the Amendments apply only to those facilities for which they are intended and not to other facilities.

With respect to the addition of Sandy Pond to Schedule 2 of the MMER, Vale Inco NL completed a detailed assessment of

Un étang près de l'installation d'hydrométallurgie a déjà été utilisé comme source d'approvisionnement en eau pour une installation industrielle qui, anciennement, était en opération à l'emplacement du port de Long Harbour. En relation avec l'ancienne utilisation industrielle de l'étang, un petit barrage a été construit à l'exutoire de l'étang ayant pour conséquence de réduire le débit d'eau aux étangs en aval. En conséquence, il y a moins de poissons qui hivernent en aval du barrage et les étangs se remplissent graduellement de matières organiques et de végétation. De plus, les étangs sont plus petits et moins profonds qu'ils ne l'étaient avant la construction du barrage. Les mesures de compensation, par l'expansion des rivages et l'élimination de la végétation dans ces étangs pour aider à restaurer leur taille et leur profondeur originales, accroîtront et rétabliront l'habitat de fraie et d'élevage du poisson. Il est prévu que ces mesures de compensation produiront l'équivalent de 5 ha d'habitat du poisson.

Le plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson comprend également de la surveillance pour déterminer le degré de réalisation des objectifs du plan en ce qui a trait à la stabilité structurelle des habitats physiques qui auront été créés ou réhabilités, à l'utilisation du poisson et à d'autres caractéristiques biologiques. De plus, la surveillance de la qualité de l'eau sera effectuée dans le nouvel étang. Les concentrations de mercure dans les poissons du nouvel étang seront comparées à celles des lignes directrices de Santé Canada pour le mercure dans les tissus des poissons, le mercure étant le seul métal pour lequel Santé Canada a des lignes directrices. La surveillance se déroulera au cours des dix premières années suivant la mise en œuvre des mesures de compensation pour la perte d'habitat du poisson, période durant laquelle on s'attend à ce que les objectifs soient atteints. Les résultats seront présentés à Pêches et Océans Canada et rendus publics. Si les objectifs du plan ne sont pas atteints, la société pourrait faire l'objet de mesures d'application de la loi en vertu de l'article 27.1 du REMM.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que la désignation de Sandy Pond comme DRM cause une perte d'habitat du poisson équivalente à 18,1 ha. L'on s'attend à ce que la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson entraîne l'établissement de l'équivalent de 15 ha d'habitat du poisson dans le nouvel étang et de 5 ha à la suite de la restauration des étangs qui ont subi un préjudice en raison des activités industrielles passées. En conséquence, on prévoit la création d'un total équivalent à 20 ha d'habitat de poisson, ce qui donnerait un gain net d'environ 2 ha d'habitat du poisson. Bien qu'une certaine perte d'habitat terrestre sera associée à la mise en place d'un nouvel étang, dans l'ensemble, les effets environnementaux sont considérés comme négligeables selon les évaluations environnementales.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Options réglementaires

La seule option réglementaire permettant de réaliser l'objectif mentionné ci-dessus est la modification du REMM. Les modifications permettront d'élargir la portée du REMM de façon à comprendre certaines installations d'hydrométallurgie et d'ajouter Sandy Pond à l'annexe 2 du REMM à titre de DRM.

La définition d'« hydrométallurgie » a été étudiée soigneusement afin de s'assurer que les modifications ne s'appliquent qu'aux installations visées et à aucune autre.

Pour ce qui est de l'ajout de Sandy Pond à l'annexe 2 du REMM, Vale Inco NL a effectué une évaluation détaillée des

alternatives for the disposal of solid waste from the hydrometallurgical facility.⁷ A total of 12 possible locations for the storage of the solid waste were assessed. These included 11 options which would directly impact water bodies and one option which would involve the excavation of a pit on land with no direct impact on water bodies. These 12 options were quantitatively evaluated against 24 criteria within four categories: environmental, technical/operational and socio-economic.⁸ The assessment of waste disposal alternatives (discussed below) concluded that using Sandy Pond as a TIA is the best option.

Designating Sandy Pond as a TIA

The final report on the assessment of alternatives for the disposal of solid waste from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility was submitted to Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada by Vale Inco NL in April 2008. This assessment examined the composition of the solid waste and evaluated potential solid waste disposal methods and the possible disposal sites against criteria established by Vale Inco NL with input from Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada.

The Vale Inco NL hydrometallurgical facility will produce a solid waste with high sulphur concentration and a very high potential to generate acid if exposed to air. The evaluation of alternative solid waste disposal methods determined that the potential for this solid waste to generate acid and release metals (particularly nickel and copper) underwater would be significantly lower as compared to disposal in an on-land facility with a dry cover. It was concluded by Vale Inco NL that the best option for the disposal of the solid waste would be underwater disposal.

The analysis further concluded that the use of Sandy Pond as a TIA had the highest overall score among the 11 alternatives evaluated for underwater disposal, ranking first in the environmental and technical categories and second in the economic and socio-economic categories. The advantages of using Sandy Pond as a TIA, as identified by Vale Inco NL, include

- smallest watershed area impacted and smallest ecological footprint over the total life of the project;
- minimal anticipated negative social impact;
- most favourable closure conditions; and
- limited recreational use due to its isolated location and difficulty in accessing it from existing roads.

The dams that will be built to contain the solid waste in the TIA may present some risks of potential failure of the structures over their lifetime. However, the probability of failure is very low. In the event of such a failure, impacts should be limited as there are no communities located directly downstream of the TIA. Any release of tailings or effluent as a result of the failure of dams would be subject to enforcement under the *Fisheries Act*.

options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie⁷. Un total de 12 sites possibles pour l'entreposage des résidus solides ont été examinés. Cela comprend 11 options qui auraient des répercussions directes sur les plans d'eau et une option nécessitant l'excavation d'une fosse sur des terres qui n'aurait aucune répercussion directe sur les plans d'eau. Ces 12 options ont été évaluées de façon quantitative en fonction de 24 critères regroupés sous les quatre catégories⁸ suivantes : environnementale, technique et opérationnelle ainsi que socio-économique. L'évaluation des options d'entreposage des résidus solides (mentionnées ci-dessous) a permis de conclure que l'utilisation de Sandy Pond comme DRM est la meilleure option.

Désignation de Sandy Pond comme dépôt de résidus miniers

Le rapport final sur l'évaluation des options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL a été soumis à Environnement Canada ainsi qu'à Pêches et Océans Canada par Vale Inco NL en avril 2008. Dans le cadre de cette évaluation, on a examiné la composition des résidus solides et évalué les méthodes d'entreposage des résidus solides et les aires de dépôt possibles en fonction des critères établis par Vale Inco NL avec l'aide d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada.

L'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL produira un résidu solide qui aura une concentration élevée en soufre et une très grande probabilité d'être générateur d'acide si exposé à l'air. L'évaluation d'autres méthodes d'entreposage des résidus solides a permis de révéler que la probabilité que les résidus solides génèrent de l'acide et rejettent des métaux (particulièrement le nickel et le cuivre) serait considérablement moindre s'ils étaient entreposés sous l'eau, plutôt que sur terre avec une couverture sèche. Vale Inco NL a conclu que la meilleure option d'entreposage des résidus solides serait l'entreposage par immersion.

L'analyse a également permis de conclure que l'utilisation de Sandy Pond comme DRM avait la note générale la plus élevée des 11 options d'entreposage par immersion évaluées, arrivant en première place dans les catégories environnementales et techniques et en deuxième dans les catégories économiques et socio-économiques. Selon Vale Inco NL, les avantages à utiliser Sandy Pond comme DRM incluent :

- les répercussions sur la plus petite partie du bassin hydrologique et empreinte écologique la plus petite pour la durée entière du projet;
- l'impact social négatif minime prévu;
- les conditions de fermeture les plus favorables;
- l'utilisation récréative limitée en raison de son emplacement isolé et de la difficulté d'accès à partir des routes actuelles.

Les barrages qui seront construits pour contenir les résidus solides dans le DRM peuvent présenter certains risques liés à leur rupture potentielle au cours de leur durée de vie. Cependant, la probabilité de rupture est très faible. Si un tel événement devait se produire, les conséquences seraient minimes puisqu'aucune communauté n'est implantée directement en aval du DRM. Tout rejet de résidus miniers ou d'effluent résultant de la rupture des barrages pourrait faire l'objet de mesures d'application de la loi en vertu de la *Loi sur les pêches*.

⁷ Vale Inco (2008), Hydromet Plant Residue Storage Options for the Commercial Nickel Processing Plant at Long Harbour, Newfoundland and Labrador. The document is available upon request from Environment Canada.

⁸ Ibid

⁷ Vale Inco (2008), Hydromet Plant Residue Storage Options for the Commercial Nickel Processing Plant at Long Harbour, Newfoundland and Labrador.

⁸ Ibid

The environmental assessment of the project found that the use of Sandy Pond as a TIA was not expected to have significant adverse environmental effects. On this basis, Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada recommended that Sandy Pond be added to Schedule 2 of the MMER.

Non-regulatory options

The only non-regulatory option to amending the MMER would be to maintain the status quo. Retaining this option prevents expanding the scope of the MMER and designating Sandy Pond or any other natural water body as a TIA. In this case, Vale Inco NL will have to dispose of the solid waste in an on-land facility. Disposal on-land requires the excavation of a pit for solid waste disposal. This excavation would displace a considerable amount of rock through blasting which will also need to be disposed of elsewhere. The total surface area of terrestrial habitat projected to be lost due to the excavation of a pit for solid waste disposal is 76.6 ha plus an additional 100 ha due to on-land disposal of excavated materials. The excavation of the pit would also disturb existing groundwater and run-off flow patterns causing a permanent change to the hydrogeology of the Rattling Brook watershed, likely causing a reduction in flow and impacting downstream habitats. It was also determined that on-land disposal would result in substantially higher costs to the industry. Based on the quantitative and qualitative evaluation, the assessment of alternatives concluded that on-land disposal is not the best available option from an environmental, technical and socio-economic perspective, and on this basis, the status quo is not considered a viable option.

Benefits and costs

Cost-benefit analysis framework

The cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes to the extent practicable the costs and benefits associated with the Amendments. The key cost-benefit analysis framework assumptions include the following:

- incremental compliance costs associated with the construction, operation and closure of the TIA, monitoring and reporting, and implementation of the fish habitat compensation plan have been estimated;
- all costs are expressed as present values in 2007 dollars over a 25-year timeframe as the bulk of the costs would be incurred during this period; and
- a social discount rate of 8% has been used for this analysis.

Costs to industry

The present value of total incremental costs associated with the Amendments is estimated to be \$65.6 million. This includes an estimated cost of \$52.7 million associated with the TIA and \$12.9 million for the implementation of the fish habitat compensation plan, the details of which are given in Table 1.

À la suite de l'évaluation environnementale du projet, il a été déterminé que l'utilisation de Sandy Pond comme DRM ne devrait pas avoir d'importants effets néfastes sur l'environnement. Pour cette raison, Environnement Canada et Pêches et Océans Canada ont recommandé que Sandy Pond soit ajouté à l'annexe 2 du REMM.

Options non réglementaires

La seule option non réglementaire de la modification du REMM serait de maintenir le statu quo. Cette option empêche l'expansion de la portée du REMM et la désignation de Sandy Pond ou de tout autre plan d'eau naturel comme DRM. Dans ce cas, Vale Inco NL devra entreposer ses résidus solides sur terre. L'entreposage sur terre exige l'excavation par dynamitage d'une fosse pour l'entreposage des résidus solides et l'entreposage d'une importante quantité de roche excavée en un autre emplacement. La superficie totale d'habitat terrestre que l'on s'attend de perdre à la suite de l'excavation d'une fosse pour l'entreposage des résidus solides est de 76,6 ha, en plus de 100 ha additionnels perdus en raison de l'entreposage sur terre de la roche excavée. L'excavation de la fosse perturberait aussi les eaux souterraines existantes et le réseau d'écoulement des eaux de ruissellement en causant un changement permanent à l'hydrologie du bassin hydrologique de Rattling Brook et en entraînant la réduction très probable du débit et causant un impact sur l'habitat en aval. Il a aussi été déterminé que le coût relié à l'entreposage des résidus sur terre serait significativement plus élevé pour l'industrie. L'évaluation qualitative et quantitative des options a permis de conclure que l'entreposage sur terre n'était pas la meilleure solution sur le plan environnemental, technique et socioéconomique et que dans ces conditions le statu quo n'était pas une option viable.

Avantages et coûts

Cadre d'analyse coûts-avantages

L'analyse coûts-avantages fait en sorte de désigner, quantifier et monétiser dans la mesure du possible les coûts et les avantages liés aux modifications. Les principales hypothèses du cadre d'analyse coûts-avantages comprennent les suivantes :

- les coûts différentiels de conformité liés à la construction, l'exploitation et la fermeture du DRM, la surveillance et l'établissement de rapports et la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson ont été estimés;
- tous les coûts sont exprimés en valeurs actualisées en dollars de 2007 sur un échéancier de 25 ans étant donné que la plupart des coûts seront engagés au cours de cette période;
- un taux d'actualisation public de 8 % a été utilisé aux fins de cette analyse.

Coûts assumés par l'industrie

La valeur actualisée des coûts différentiels totaux pour Vale Inco NL liés aux modifications est estimé à 65,6 millions de dollars. Cela comprend un coût estimé de 52,7 millions de dollars lié au DRM et un montant de 12,9 millions de dollars pour la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson et dont les détails apparaissent au tableau 1.

Table 1: Present Value of Total Incremental Costs to Industry

Incremental Costs	Present Value (2007 million \$)
Tailing impoundment area costs	
Construction costs	43.1
Operation and maintenance costs	1.4
Monitoring and reporting costs	0.7
Closure costs	7.3
Post-closure monitoring costs	0.2
Sub-total	52.7
Habitat compensation plan	
Capital costs	12.6
Monitoring and reporting costs	0.3
Sub-total	12.9
Total	65.6

The incremental capital cost for the construction of the dams and associated works in the TIA will be incurred in the first year. For the purpose of this analysis, the operation and maintenance costs are assumed to be incurred over a period of 25 years. Vale Inco NL will also incur incremental costs related to the final closure and post-closure monitoring of the TIA after the processing plant operations cease in year 16. TIA Monitoring costs were estimated by Vale Inco NL for a period of 100 years after closure of the processing plant, however, as the timeframe for this analysis has been determined to be 25 years, only 10 years of these post-closure monitoring costs have been included. Financial assurances to cover post closure costs will be posted with the province as a condition of allowing the project to proceed.

It is estimated that fish habitat equivalent to approximately 18.1 ha will be lost as a result of designating Sandy Pond as a TIA. However, as previously described, Vale Inco NL is required to implement a fish habitat compensation plan to offset this loss of fish habitat.

The incremental costs for the fish habitat compensation measures for the creation of a pond near Sandy Pond and the rehabilitation of existing ponds will be incurred in the first year. However, the incremental costs for monitoring and reporting on the implementation of the fish habitat compensation plan are assumed to be incurred over the 25-year period. In addition, as required under section 27.1 of the MMER, the company will submit an irrevocable letter of credit to ensure that adequate funding is available to DFO to cover these costs throughout the life of the fish habitat compensation plan in case the company becomes unable or unwilling to complete it.

Costs to Government

The undiscounted incremental cost to government associated with compliance and enforcement for the Vale Inco NL hydro-metallurgical facility is estimated to be \$6,000 per year over 18 years. This period includes compliance and enforcement activities over the 15-year operational life of the facility plus an additional three years to achieve closed mine status, as required under the MMER. The incremental costs are associated with

Tableau 1 : Valeur actualisée des coûts différentiels totaux pour l'industrie

Coûts différentiels	Valeur actualisée (million \$ 2007)
Coûts du dépôt de résidus miniers	
Coûts de construction	43,1
Coûts de fonctionnement et d'entretien	1,4
Coûts de surveillance et établissement de rapports	0,7
Coûts de fermeture	7,3
Coûts d'après fermeture	0,2
Total partiel	52,7
Plan de compensation de l'habitat	
Coûts en capital	12,6
Coûts de surveillance et établissement de rapports	0,3
Total partiel	12,9
Total	65,6

Le coût différentiel en capital pour la construction des barrages et les travaux associés au DRM sera engagé pendant la première année. Les coûts de fonctionnement et d'entretien sont estimés, aux fins de cette analyse, être engagés pour une période de 25 ans. Vale Inco NL devra également assumer des coûts différentiels liés à la fermeture finale du DRM et à la surveillance à la suite de la fermeture de l'usine de traitement après 16 ans d'exploitation. Les coûts de surveillance du DRM pour une période de 100 années suivant la fermeture de l'usine de traitement ont été estimés par Vale Inco NL. Cependant, comme la période de temps de cette analyse est de 25 ans, les coûts de surveillance après la fermeture ont été calculés pour 10 ans. Les fonds financiers nécessaires pour couvrir les coûts de fermeture seront détenus par la province comme condition pour que le projet aille de l'avant.

La perte équivalente de l'habitat du poisson a été estimée à 18,1 ha à la suite de la désignation de Sandy Pond comme DRM. Cependant, comme décrit précédemment, Vale Inco NL devra mettre en œuvre un plan de compensation d'habitat du poisson pour compenser la perte d'habitat du poisson.

Les coûts différentiels pour les mesures de compensation de l'habitat du poisson pour l'aménagement d'un étang près de Sandy Pond et la restauration des étangs actuels serait engagés pour la première année. Toutefois, les coûts différentiels pour la surveillance et la production de rapports sur la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d'habitat sont estimés être engagés pour une période de 25 ans. En outre, conformément à l'article 27.1 du REMM, la compagnie soumettrait une lettre de crédit irrévocable afin d'assurer qu'il y aura suffisamment de fonds pour couvrir ces coûts pendant la durée de vie du plan de compensation d'habitat au cas où la compagnie deviendrait incapable ou peu disposée à le compléter.

Coût assumé par le gouvernement

Le coût différentiel non actualisé assumé par le gouvernement lié à l'observation et à l'application de la loi pour l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL est estimé à 6 000 \$ par année sur 18 ans. Cette période comprend les activités de conformité et d'application de la loi pour une période de 15 ans en plus de trois années additionnelles requises pour obtenir le statut de mine fermée reconnue tel que requis par le REMM. Ce coût différentiel

administrative compliance verifications, site inspections and other routine enforcement activities. The present value of the incremental cost to government is estimated to be \$56,200.

Total costs

The present value of total incremental costs to industry and government are estimated to be in the order of \$65.6 million.

Benefits

The Amendments will help ensure the protection of downstream ecosystems from the impacts of effluent from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility and other facilities using this process in the future. The Amendments will also ensure that potentially acid generating solid waste from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility is disposed of in the most environmentally, technically and socio-economically sound manner available. Furthermore the habitat compensation plan will ensure that appropriate mitigation measures are taken to protect the fish, fish habitat and the use of fish resources.

The loss of fish habitat equivalent to 18.1 ha due to designating Sandy Pond as a TIA will be more than offset by the creation of new and rehabilitation of existing fish habitat equivalent to 20 ha. Thus, it is expected that there will be a net gain in fish habitat equivalent to two ha as a result of the implementation of the fish habitat compensation plan. It is also expected that the creation of new fish habitat and the restoration of existing fish habitat will have a positive effect on fish populations in those water bodies. The fish habitat compensation measures are required under the MMER and are based on Fisheries and Oceans Canada's policy of ensuring no net loss of the productive capacity of fish habitat. The MMER also place regulatory requirements for monitoring and reporting of the implementation of the fish habitat compensation plans to ensure that the measures are achieving the established objectives.

Rationale

The assessment of alternatives for the disposal of solid waste from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility concluded that the use of Sandy Pond as a TIA is the best option from an environmental, technical and socio-economic perspective. As concluded in the federal environmental assessment, the project, including the use of Sandy Pond as a TIA, is not likely to cause significant adverse environmental effects. Moreover, the fish habitat compensation plan associated with the TIA is expected to result in a net gain equivalent to two ha of fish habitat in the area.

The Amendments provide regulatory certainty that Vale Inco NL will be able to use Sandy Pond as a TIA and proceed with the construction and operation of the hydrometallurgical facility.

During consultations with stakeholders, general support was expressed for the expansion of the scope and TIA designation. Some local residents and environmental groups have expressed

est lié aux vérifications administratives de conformité, aux inspections des sites et aux autres activités courantes d'application de la loi. La valeur actualisée du coût différentiel assumé par le gouvernement est estimée à 56 200 \$.

Coûts totaux

La valeur actualisée des coûts différentiels totaux assumés par l'industrie et le gouvernement est estimé à 65,6 millions de dollars.

Avantages

Les modifications permettront d'assurer la protection des écosystèmes situés en aval de tout impact d'effluent produit par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL et par toutes les futures installations qui utiliseront ce même procédé. Les modifications permettront aussi de s'assurer que les résidus solides, possiblement générateurs d'acide, produits par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL sont entreposés de la manière la plus efficace sur le plan environnemental, technique et socioéconomique. Le plan assurera également que des mesures de compensation adéquates seront prises pour protéger les poissons, l'habitat des poissons et l'utilisation des ressources halieutiques.

La perte de l'équivalent de 18,1 ha d'habitat du poisson en raison de la désignation de Sandy Pond comme DRM sera plus que compensée par l'aménagement de nouveaux habitats de poisson et la réhabilitation d'habitats du poisson existants équivalent à 20 ha. Par conséquent, on s'attend à ce qu'il y ait un gain net de deux hectares d'habitat du poisson à la suite de la mise en œuvre du plan de compensation de la perte d'habitat proposé. On anticipe aussi que l'aménagement de nouveaux habitats de poisson et la réhabilitation d'habitats du poisson existants aura une incidence positive sur les populations de poissons dans ces plans d'eau. Des mesures de compensation de la perte d'habitat du poisson sont requises en vertu du REMM et sont basées sur la politique de Pêches et des Océans Canada visant à assurer qu'il n'y ait aucune perte nette de la capacité de production de l'habitat du poisson. Le REMM établit aussi des exigences réglementaires pour la surveillance et l'établissement de rapports en matière de mise en œuvre des plans de compensation de la perte d'habitat afin de veiller à ce que les mesures permettent de réaliser les objectifs établis.

Justification

L'évaluation des options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie de Vale Inco NL a mené à la conclusion que la meilleure solution sur le plan environnemental, technique et socioéconomique consistait à utiliser Sandy Pond comme DRM. Comme il a été établi lors de l'évaluation environnementale fédérale, le projet, y compris l'utilisation de Sandy Pond comme DRM, n'aura probablement pas d'importants effets néfastes sur l'environnement. De plus, il est prévu que le plan de compensation de la perte d'habitat du poisson lié au DRM entraînera un gain net de deux hectares d'habitat du poisson dans la région.

Les modifications donnent une certitude réglementaire voulant que Vale Inco NL sera en mesure d'utiliser Sandy Pond comme DRM et de procéder à la construction et à l'exploitation de l'installation d'hydrométallurgie.

Pendant les consultations auprès des intervenants, la majorité a appuyé l'expansion de la portée et la désignation du DRM. Certains résidents locaux et groupes environnementalistes ont

concerns about the Amendments. Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada are of the view that these Amendments would enhance the management of effluents from certain hydro-metallurgical facilities that are similar to conventional mining operations. The requirements in place in the *Fisheries Act*, CEEA and MMER would ensure that the selected option for disposal of the solid waste is technically and environmentally sound and that appropriate fish habitat compensation measures are in place to ensure no net loss of fish and fish habitat.

Consultation

In June 2008, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Transport Canada held two consultation sessions, one in Long Harbour, Newfoundland and Labrador, and the other in Gatineau, Quebec. Transport Canada was involved in both sessions as the proposed use of Sandy Pond as a TIA would also require an Order in Council under section 23 of the *Navigable Waters Protection Act*, for which Transport Canada is responsible. Prior to these sessions, extensive consultations associated with the provincial environmental assessment of the project also took place in the local community.

The Long Harbour and Gatineau consultation sessions took place during the public review period of Fisheries and Oceans Canada's draft screening report for the federal environmental assessment. The draft screening report was also made available on the Canadian Environmental Assessment Registry Web site as per subsection 18(3) of CEEA. The objective of these consultation sessions was to provide participants with the necessary information to enable them to provide comments. This included information on the environmental assessment of the hydrometallurgical facility, the proposed Amendments to the MMER and the Order in Council required under the *Navigable Waters Protection Act*.

Participants in the sessions included local residents and elected officials, representatives of national Aboriginal organizations, environmental groups, industry (including Vale Inco NL), and the Province of Newfoundland and Labrador. Following the two consultation sessions, fifteen written submissions were received — two from national Aboriginal organizations, one from a regional Aboriginal organization, four from environmental groups, three from industry, four from local residents, and one from a local area chamber of commerce.

In general, the proposed designation of Sandy Pond as a TIA was supported by the provincial and local governments as well as other federal departments. It was strongly supported by the local business community, including the Chamber of Commerce and by the town of Long Harbour and Mount Arlington Heights and many local residents.

Comments raised at the two consultation sessions and submitted in writing, as well as Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada's responses to these comments and submissions are summarized below.

Proposed change in scope of application of the MMER

The proposed expansion of scope as initially presented at the consultation session was opposed by industry and some environmental groups. Industry argued that this proposed scope would

exprimé des inquiétudes quant aux modifications. Environnement Canada et Pêches et Océans Canada considèrent que ces modifications amélioreraient la gestion des effluents produits par certaines installations d'hydrométallurgie, lesquelles sont semblables aux opérations minières classiques. Les exigences contenues dans la *Loi sur les pêches*, la LCEE et le REMM garantiraient que l'option choisie en vue d'entreposer les résidus solides serait efficace sur le plan technique et environnemental et que les mesures appropriées de compensation pour la perte d'habitat du poisson seraient en place afin de veiller à ce qu'il n'y ait aucune perte nette de poissons et d'habitats du poisson.

Consultation

En juin 2008, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada et Transports Canada ont tenu des séances de consultation, une à Long Harbour, à Terre-Neuve-et-Labrador, et une autre à Gatineau, au Québec. Transports Canada était également présent aux deux séances puisque l'utilisation proposée de l'étang Sandy Pond comme DRM nécessiterait un décret en vertu l'article 23 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour laquelle Transports Canada est responsable. Avant ces séances, de vastes consultations liées à l'évaluation environnementale provinciale du projet se sont aussi tenues dans les communautés locales.

Les séances de consultation à Long Harbour et à Gatineau se sont tenues au cours de l'examen public du rapport d'examen préliminaire de Pêches et Océans Canada pour l'évaluation environnementale fédérale. Le rapport d'examen préliminaire de la LCEE a aussi été affiché sur le site Web du Registre canadien d'évaluation environnementale en vertu du paragraphe 18(3) de la LCEE. L'objectif de ces séances de consultation était de fournir aux participants les renseignements nécessaires qui leur permettraient de formuler des commentaires. Cela comprend les renseignements sur l'évaluation environnementale de l'installation d'hydrométallurgie, les modifications proposées au REMM et le décret requis en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Les personnes qui ont participé aux séances comprennent des résidents locaux et des fonctionnaires élus, des représentants d'organisations autochtones nationales, des groupes environnementalistes, l'industrie (y compris Vale Inco NL) et la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Après les deux séances de consultation, quinze présentations écrites ont été reçues : deux d'organisations autochtones nationales, une d'une organisation régionale autochtone, quatre de groupes environnementalistes, trois de l'industrie, quatre de résidents locaux et une de la Chambre de commerce locale.

De façon générale, la désignation de Sandy Pond comme DRM a été appuyée par les administrations provinciales et régionales, de même que par des ministères fédéraux. Elle a été solidement appuyée par la communauté d'affaires de la région, y compris par la Chambre de commerce, les municipalités de Long Harbour et de Mount Arlington Heights et de nombreux résidents.

Les commentaires émis lors des deux séances de consultation et présentés par écrit, ainsi que les réponses de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada à ces commentaires et présentations, sont résumés ci-dessous.

Changement proposé de la portée de l'application du REMM

L'industrie et certains groupes environnementalistes se sont opposés à l'expansion proposée de la portée initialement présentée à la séance de consultation. L'industrie a expliqué que la

apply to all hydrometallurgical facilities regardless of whether metal-bearing minerals were thermally pre-treated or whether leaching was carried out under acidic conditions. As a result, three existing hydrometallurgical facilities in Quebec, Alberta and British Columbia, whose design is different from that of the hydrometallurgical facility proposed to be constructed by Vale Inco NL, would become subject to the amended MMER. Industry representatives argued that the application of the MMER to other existing facilities of different design is not appropriate, and that there had not been sufficient consultation on this matter. Environmental groups argued against this expansion on the basis that these other existing facilities would have the legal ability to seek authority to use natural water bodies as TIAs.

Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials carefully considered the basis and rationale for the objections to the proposed expansion in scope. It was determined that, while these existing facilities use hydrometallurgical processes, the composition of solid wastes and effluent produced by them is substantially different from those of the Vale Inco NL process. As a result, the definition of hydrometallurgy was revised in the proposed Amendments to apply only to certain facilities which use hydrometallurgy, such as the facility proposed to be constructed by Vale Inco NL and any future facilities using the same type of process. However, the existing facilities which use different hydrometallurgical processes would not be affected by the proposed Amendments.

Proposed designation of Sandy Pond as a TIA

- The proposed designation of Sandy Pond as a TIA was opposed by some local residents, environmental groups, and Aboriginal groups. They were of the view that the use of a natural, fish-bearing water body is inappropriate, regardless of the conclusions of the environmental assessment.

While understanding these concerns, Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada officials are of the view that in some instances the use of water bodies is an appropriate waste disposal option when compared to the alternatives. A range of alternatives must be quantitatively and qualitatively evaluated in order to identify the option that would have the least short-term and long-term adverse effects on the environment, be technically sound with minimal potential for containment failure, and be economically feasible. Each case is considered individually and the decision to use a water body for waste disposal takes into account site-specific factors. Based on the evaluation that was undertaken, Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada are satisfied that the use of a water body for the disposal of wastes from the Vale Inco NL hydrometallurgical facility is preferable to the other options available at this site.

- It was also suggested by stakeholders that the loss of Sandy Pond would be significant in light of the loss of local recreational fishing grounds and potential impacts on local freshwater resources.

It was noted by Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials that the designation of a water body as a TIA requires Vale Inco NL to implement an approved fish

portée proposée s'appliquerait à toutes les installations d'hydrométallurgie, peu importe si les minéraux métallifères étaient traités thermiquement ou si la lixiviation se faisait dans des conditions acides. Par conséquent, trois installations d'hydrométallurgie en exploitation actuellement au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique et dont la conception est différente de celle de l'installation d'hydrométallurgie que Vale Inco NL propose de construire seraient assujetties au REMM modifié. Les représentants de l'industrie ont expliqué que l'application du REMM à d'autres installations actuelles de conception différente n'était pas appropriée et qu'il n'y avait pas eu suffisamment de consultations sur la question. Les groupes environnementalistes se sont opposés à cette expansion en partant du principe que ces autres installations auraient la capacité juridique de demander l'autorisation d'utiliser les plans d'eau naturels comme DRM.

Les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada ont soigneusement étudié la base et le fondement des objections à l'expansion proposée de la portée. Bien que les installations existantes utilisent des processus d'hydrométallurgie, on a déterminé que la composition des résidus solides et des effluents qui y sont produits est considérablement différente de ceux produits par le procédé de Vale Inco NL. En conséquence, la définition d'hydrométallurgie a été revue dans les modifications proposées de manière à ce qu'elles ne s'appliquent qu'à certaines installations qui utilisent l'hydrométallurgie, comme celle que Vale Inco NL propose de construire ainsi que toutes les futures installations qui utiliseraient ce même type de processus. Cependant, les installations actuelles qui utilisent différents processus hydrométallurgiques ne seraient pas touchées par les modifications proposées.

Désignation proposée de Sandy Pond comme DRM

- Certains résidents locaux, groupes environnementalistes et groupes autochtones s'opposent à la désignation proposée de Sandy Pond comme DRM. Ils sont d'avis que l'utilisation d'un plan d'eau poissonneux naturel est inappropriée, peu importe les conclusions de l'évaluation environnementale.

Bien que les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada comprennent ces préoccupations, ils sont d'avis que dans certains cas l'utilisation de plans d'eau est une option d'entreposage des résidus appropriée lorsqu'elle est comparée aux autres options. Un éventail d'options doivent être évaluées de manière quantitative et qualitative pour déterminer l'option qui aurait le moins d'effets néfastes sur l'environnement, à court et à long terme, qui serait techniquement fiable et comporterait le moins de risque d'échouer et qui serait économiquement réalisable. Chaque cas est étudié individuellement et la décision d'utiliser un plan d'eau aux fins d'entreposage des résidus tient compte des facteurs propres à chaque site. En se basant sur l'évaluation qui a été faite, Environnement Canada et Pêches et Océans Canada sont d'avis que l'utilisation d'un plan d'eau pour entreposer les résidus produits par l'installation d'hydrométallurgie par Vale Inco NL est préférable aux autres options envisagées pour ce site.

- Les intervenants ont également suggéré que la perte de Sandy Pond serait importante en raison de la perte de lieux de pêche sportive locaux et de l'incidence possible sur les ressources d'eau douce locales.

Les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada ont fait remarquer que la désignation d'un plan d'eau comme DRM exige la mise en œuvre par Vale Inco NL

habitat compensation plan to offset the loss of fish habitat. In addition, the environmental assessment of the project evaluated the impacts on all aspects of the local environment, including any impacts on freshwater resources due to the loss of Sandy Pond. The remediation measures to be undertaken by Vale Inco NL were reviewed and Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials are satisfied that there would be no adverse impact on freshwater resources.

- Some local residents expressed concern about the potential impacts of the effluent discharged into Long Harbour/Placentia Bay on existing commercial fishing activities.

In response, Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials noted that if the MMER was amended to include facilities such as the proposed Vale Inco NL hydrometallurgical facility, the effluent discharged into Long Harbour/Placentia Bay would be subject to the requirements of the MMER. Effluent from the hydrometallurgical facility would be required to meet all the effluent quality standards specified in the MMER to prevent the discharge of deleterious substances into fish-bearing waters and the operator of the hydrometallurgical facility would have to monitor and report on the quality of effluent discharged. As a result of these requirements, any effluent discharged from the hydrometallurgical facility would have to be non-lethal to fish. Therefore, there would be no impact on commercial fishing activities in the area.

Proposed habitat compensation plan

Some stakeholders expressed concern that the measures identified in the proposed fish habitat compensation plan would be inadequate to offset the loss of fish habitat that would result from designating Sandy Pond as a TIA.

In response, it was noted that Fisheries and Oceans Canada used region-specific policies to determine the quantities and types of fish habitat that would be required to be compensated. Fisheries and Oceans Canada also made recommendations regarding the implementation of the plan to ensure no net loss of fish and fish habitat. Therefore, the measures identified in the proposed fish habitat compensation plan are considered adequate to offset the loss of fish habitat as a result of the proposed TIA.

Stakeholder consultations process

Stakeholders expressed concern that the consultation process was undertaken too late in the decision-making process, was not sufficiently inclusive of local participants, environmental groups and Aboriginals, and the amount of time was insufficient to provide meaningful comments.

Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada clarified that extensive consultations were held during the environmental assessment process for the proposed Vale Inco NL project. Following the 2008 consultation session, stakeholders were given the opportunity to submit written comments. In addition, following the pre-publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, stakeholders were able to provide additional comments during the public consultation period.

d'un plan de compensation approuvé pour la perte d'habitat du poisson. De plus, dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, on a évalué les répercussions de la perte de Sandy Pond sur tous les aspects de l'environnement local, y compris toutes les répercussions sur les ressources d'eau douce. Les mesures correctives qui seront mises en œuvre par Vale Inco NL ont été examinées et les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada sont satisfaits puisqu'il n'y aurait pas de répercussions néfastes sur les ressources d'eau douce.

- Certains résidents locaux se sont dits préoccupés par les répercussions possibles sur les activités de pêche commerciale à la suite du rejet de l'effluent dans le havre Long et dans la baie Placentia.

En réponse, les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada ont fait remarquer que si le REMM était modifié de manière à inclure des installations telles que l'installation d'hydrométallurgie proposée par Vale Inco NL, l'effluent rejeté dans le havre Long et dans la baie Placentia serait assujéti aux exigences du REMM. L'effluent de l'installation d'hydrométallurgie devrait respecter toutes les normes de qualité d'effluent précisées dans le REMM pour prévenir le rejet de substances nocives dans les eaux poissonneuses et l'exploitant de l'installation d'hydrométallurgie devrait procéder à la surveillance de l'effluent et produire des rapports sur la qualité de l'effluent déversé. En raison de ces exigences, tout effluent rejeté par l'installation d'hydrométallurgie devrait être non létal pour les poissons. Par conséquent, il n'y aurait aucune incidence sur les activités de pêche commerciale dans la région.

Plan de compensation proposé pour la perte d'habitat

Selon certains intervenants, les mesures mises de l'avant dans le plan de compensation pour pallier la perte d'habitat du poisson ne seraient pas suffisantes pour compenser la perte d'habitat du poisson qui serait entraînée par la désignation de Sandy Pond comme DRM.

En réponse, on a fait remarquer que Pêches et Océans Canada avait appliqué des politiques spécifiques propres à la région pour déterminer les quantités et types d'habitat du poisson qu'il faudrait compenser. Pêches et Océans Canada a également présenté des recommandations sur la mise en œuvre du plan pour veiller à ce qu'il n'y ait aucune perte nette de poissons et d'habitats du poisson. Les mesures désignées dans le plan de compensation proposé pour la perte d'habitat du poisson sont donc jugées adéquates pour compenser la perte d'habitats du poisson entraînée par le DRM proposé.

Consultations auprès des intervenants

Selon des intervenants, le processus de consultation a été entrepris trop tard dans le processus décisionnel, le nombre de participants locaux, de groupes environnementalistes et d'Autochtones impliqués n'était pas suffisant et il n'y a pas eu assez de temps pour fournir des commentaires utiles.

Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont précisé que de vastes consultations ont été tenues pendant le processus d'évaluation environnementale du projet proposé par Vale Inco NL. À la suite de la séance de consultation de 2008, les intervenants ont eu l'occasion de présenter leurs commentaires écrits. De plus, après la publication préalable des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, les intervenants étaient en mesure de fournir des commentaires supplémentaires pendant la période de consultation publique.

It was also clarified that there are no Aboriginal communities with land rights that extend into the area of development of the hydrometallurgical facility and there are no unresolved or outstanding land claims on the island of Newfoundland.

Assessment of alternatives

Concern was expressed by some stakeholders that the assessment of alternatives for the disposal of solid waste from the proposed Vale Inco NL hydrometallurgical facility was inadequate. Questions were raised about the validity of the quantitative analysis of alternatives and the value assigned to the criteria used in that analysis.

It was noted by Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials that due to the nature of local topography and drainage, options for on-land disposal of the solid waste would have significant environmental impacts. It was also noted that the process employed by Vale Inco NL to undertake the quantitative assessment of alternatives was based on industry best practice. The assessment of alternatives was thoroughly reviewed and Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada officials support the conclusion that the use of Sandy Pond as a TIA is the best available alternative on an environmental, technical and socio-economic basis.

Consultations on the proposed Amendments following publication in the Canada Gazette, Part I

On February 21, 2009, the proposed Amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day comment period. During this period, 35 submissions were received from industry, 15 from local residents, one from the town of Long Harbour and Mount Arlington Heights, and one from the local chamber of commerce. The majority of the stakeholders were supportive of the Amendments. An overview of the comments that were submitted along with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada's responses to these comments is presented below.

All submissions received from industry indicated that they support the Government of Canada's decision to proceed with the proposed Amendments. The submissions indicated that industry is sensitive to the public's concern about the use of natural water bodies for tailings disposal and is committed to protecting endangered species, aquatic and terrestrial integrity, the fisheries resources and fish habitat. Furthermore, the industry indicated that it will invest significant resources in reclamation activities to support healthy ecosystems. In addition, the local chamber of commerce, town council and the vast majority of the submissions from local residents were supportive of the proposed Amendments.

Designation of Sandy Pond as a TIA

Two submissions from local residents expressed concerns similar to those raised during the June 2008 consultations. Both submissions expressed the view that the project will have an adverse effect on the environment that would be unacceptable despite the resulting economic gains to the community. The submissions were primarily concerned with the adequacy of the assessment of alternatives to the use of Sandy Pond as a TIA; the potential success of the fish habitat compensation plan; the inadequacy of

Il a également été précisé qu'il n'y avait aucune collectivité autochtone ayant des droits territoriaux sur les terres situées dans les environs de l'installation d'hydrométallurgie et aucune revendication territoriale non réglée ou existante sur l'île de Terre-Neuve.

Évaluation des options

Certains intervenants se sont dits préoccupés par la possibilité que l'évaluation des options d'entreposage des résidus solides produits par l'installation d'hydrométallurgie proposée par Vale Inco NL soit inadéquate. Des questions ont été soulevées quant à la validité de l'analyse quantitative des options et à la valeur accordée aux critères utilisés dans cette analyse.

Les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada ont souligné qu'en raison de la nature de la topographie locale et du drainage, les options d'entreposage terrestre des résidus solides auraient des impacts considérables sur l'environnement. Ils ont également fait remarquer que le processus employé par Vale Inco NL pour effectuer l'évaluation quantitative des options était fondé sur les pratiques exemplaires de l'industrie. Les résultats de l'évaluation des options ont été minutieusement examinés et les fonctionnaires de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada appuient la conclusion voulant que l'utilisation de Sandy Pond comme DRM soit la meilleure solution sur le plan environnemental, technique et socioéconomique.

Consultations sur les modifications proposées après leur publication dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le 21 février 2009, les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de recueillir des commentaires durant 30 jours. Au cours de cette période, l'on a reçu 35 commentaires du secteur industriel, 15 commentaires de résidents de la région, un commentaire des municipalités de Long Harbour et de Mount Arlington Heights et un commentaire de la Chambre de commerce locale. La plupart des intervenants ont appuyé les modifications. Un aperçu des commentaires reçus de même que des réponses de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada à ces commentaires est présenté ci-dessous.

Dans leurs commentaires, les intervenants du secteur industriel soutiennent la décision du gouvernement canadien d'appliquer les modifications proposées. Leurs commentaires indiquent qu'ils sont sensibles aux préoccupations du public quant à l'utilisation des plans d'eau naturels pour l'entreposage des résidus et qu'ils s'engagent à protéger les espèces en voie de disparition, l'intégrité des écosystèmes terrestres et aquatiques, les ressources halieutiques et l'habitat des poissons. Ils ont aussi déclaré qu'ils mobiliseront des ressources appréciables à l'égard de projets de remise en état visant à préserver les écosystèmes. En outre, la Chambre de commerce locale, le Conseil municipal et la majorité des citoyens qui ont soumis des commentaires sont favorables aux modifications proposées en raison des avantages économiques qui découlent de ce projet.

Désignation de Sandy Pond comme DRM

Deux résidents font part d'inquiétudes similaires à celles soulevées durant la consultation de juin 2008. Ces commentaires font état des effets néfastes inacceptables qu'aura le projet sur l'environnement, malgré les retombées économiques dont la communauté profitera. Leurs préoccupations concernent la justesse de l'évaluation des solutions de rechange quant à l'utilisation de Sandy Pond comme DRM, notamment en ce qui a trait à la réussite du plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson, à

assessment of air, groundwater, and recreational impacts; and the consultations process deemed not inclusive of all stakeholders.

Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada maintain that all options were adequately evaluated during the federal and provincial environmental assessment process. The ensuing consultation included all major stakeholders. In addition, adequate time was allocated for stakeholders to submit written comments during the June 2008 consultations as well as during the pre-publication of the Amendments in the *Canada Gazette*, Part I. Furthermore, Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada reiterate that the approved fish habitat compensation plan will offset the loss of fish habitat, and all other impacts due to the loss of Sandy Pond were appropriately assessed and the mitigation measures are considered to be sufficient.

Definition of hydrometallurgy

An owner/operator of an existing hydrometallurgical facility was supportive of the Amendments but questioned whether the proposed definition of hydrometallurgy in the Regulations would result in their facility being subject to the MMER.

Environment Canada considered this comment and clarified that the current definition does not apply to the type of hydro-metallurgical process used at this facility or other existing facilities in Quebec, Alberta and British Columbia. The processes being used at these facilities are significantly different from the process to be used at the Vale Inco NL facility.

Implementation, enforcement and service standards

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

Vale Inco NL will be informed of the Amendments and of their obligations under the MMER. Final discharge points for the effluent will be established and effluent from these final discharge points will be required to be in compliance with limits of the MMER. Environmental effects monitoring will be required and implemented.

Vale Inco NL will be required to conduct weekly and monthly monitoring of effluent flow and quality at all final discharge points and report the results to Environment Canada on a quarterly and annual basis. The results of environmental effects monitoring will also be reported to Environment Canada. The results of the annual compliance reporting will be included in the annual status reports on MMER compliance that are prepared by Environment Canada and released to the public. The results of environmental effects monitoring will be made available upon request through regional offices of Environment Canada.

Vale Inco NL will be required to monitor the implementation of the fish habitat compensation plan and the effectiveness of compensation measures that have been implemented in achieving the objectives of the plan. The results will be reported to Fisheries and Oceans Canada and will be available upon request from Fisheries and Oceans officials.

The Amendments will not impact the manner in which the MMER are enforced. Compliance with all provisions of the

l'inexactitude de l'évaluation des effets sur la qualité de l'air et les eaux souterraines ainsi que sur les activités récréatives, et au processus de consultation qui n'aurait pas inclus tous les intervenants.

Pêches et Océans Canada et Environnement Canada soutiennent que toutes les options ont été adéquatement analysées durant le processus d'évaluation environnementale provincial et fédéral. Les consultations ultérieures ont inclus tous les principaux intervenants. De plus, une période suffisamment longue a été allouée pour que les intervenants puissent soumettre leurs commentaires par écrit durant la consultation du mois de juin 2008, de même qu'à la prépublication des modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont également réitéré que l'évaluation du plan de compensation est adéquate et qu'il fera contreponds à la perte d'habitats du poisson et à tout autre impact engendré par la perte de Sandy Pond. Ces deux organismes considèrent que les mesures d'atténuation sont suffisantes.

Définition de l'hydrométallurgie

Un propriétaire/exploitant d'une installation hydrométallurgique, favorable aux modifications, se demandait si la définition de l'hydrométallurgie inscrite dans la réglementation ferait en sorte que son installation doive se soumettre au REMM.

Environnement Canada a tenu compte de cette remarque en précisant que la définition actuelle ne s'applique pas au type de procédé hydrométallurgique utilisé dans son installation ou dans d'autres installations au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique. Les procédés utilisés dans ces installations diffèrent grandement de celui utilisé dans l'installation de Vale Inco NL.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

Vale Inco NL sera informé des modifications et de leurs obligations en vertu du REMM. Les points de rejet finaux de l'effluent seront établis et l'effluent provenant de ces points de rejet finaux devra respecter les limites énoncées dans le REMM. Des mesures de surveillance des effets sur l'environnement seront requises et mises en œuvre.

Vale Inco NL devra faire un suivi hebdomadaire et mensuel du débit et de la qualité de l'effluent aux points de rejet finaux et présenter les résultats à Environnement Canada sur une base trimestrielle et annuelle. Les résultats de la surveillance des effets sur l'environnement seront également présentés à Environnement Canada. Les résultats de la production de rapports sur la conformité annuelle seront compris dans les rapports d'étape annuels sur le respect du REMM qui sont préparés par Environnement Canada et communiqués au public. Les résultats de la surveillance des effets sur l'environnement seront fournis sur demande auprès des bureaux régionaux d'Environnement Canada.

Vale Inco NL devra surveiller la mise en œuvre du plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson et l'efficacité des mesures de compensation mises en œuvre dans la réalisation des objectifs du plan. Les résultats seront présentés à Pêches et Océans Canada et seront fournis sur demande auprès des fonctionnaires de Pêches et Océans.

Les modifications ne feront pas en sorte de changer la manière dont le REMM est appliqué. Le respect de toutes les dispositions

MMER will be enforced by Environment Canada, except section 27.1 (fish habitat compensations plans) which will be enforced by Fisheries and Oceans Canada. Compliance and enforcement activities are carried out in accordance with the "Compliance and Enforcement Policy for the Habitat Protection and Pollution Prevention Provisions of the *Fisheries Act*".⁹

There are no service standards associated with designating the water bodies as TIAs in Schedule 2 of the MMER.

Contacts

Mr. Chris Doiron
Chief
Mining Section
Mining and Processing Division
Public and Resources Sectors Directorate
Environment Canada
351 St. Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1105
Fax: 819-994-7762
Email: Chris.Doiron@ec.gc.ca

Mr. Markes Cormier
Senior Economist
Regulatory Analysis and Instrument Choice Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 24th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-5236
Fax: 819-997-2769
Email: Markes.Cormier@ec.gc.ca

du REMM sera assuré par Environnement Canada, sauf pour celles qui figurent à l'article 27.1 (plans de compensation pour la perte d'habitat du poisson), dont le respect sera assuré par Pêches et Océans Canada. Les mesures de conformité et d'application seront mises en œuvre conformément à la « Politique de conformité et d'application des dispositions de la *Loi sur les pêches* pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution »⁹.

Il n'existe aucune norme de service rattachée à la désignation des plans d'eau visés comme DRM à l'annexe 2 du REMM.

Personnes-ressources

Monsieur Chris Doiron
Chef
Section des mines
Division des mines et du traitement
Direction des secteurs publics et des ressources
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1105
Télécopieur : 819-994-7762
Courriel : Chris.Doiron@ec.gc.ca

Monsieur Markes Cormier
Économiste principal
Division de l'analyse réglementaire et des choix d'instruments
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-5236
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : Markes.Cormier@ec.gc.ca

⁹ The policy is available from the CEPA Registry Web site at: www.ec.gc.ca/ele-ale/default.asp?lang=En&n=D6765D33-1.

⁹ Cette politique peut être consultée à partir du site Web du Registre de la LCPE à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/ele-ale/default.asp?lang=Fr&n=D6765D33-1.

Registration
SOR/2009-157 May 28, 2009

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT

Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations

P.C. 2009-849 May 28, 2009

Whereas, pursuant to subsection 16.1(1)^a of the *Motor Vehicle Transport Act*^b, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities has consulted the provinces affected by the annexed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities pursuant to subsection 16.1(1)^a of the *Motor Vehicle Transport Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS HOURS OF SERVICE REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 2(1) of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*¹ is amended by adding “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force six months after the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue

The City of Ottawa, by motion of Council on January 25, 2009, has petitioned the federal government to amend the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* to remove the exemption for public transit services, as it applies to their particular transit system operations. The City has advised that their transit operators are currently engaging in work-rest scheduling practices that would result in hundreds of serious violations if their transit authority had been subject to the federal regulations. The City indicated that they have serious concerns with respect to public safety because their transit bus drivers are working excessive hours and resting less than what is necessary to ensure the safety of passengers and reduce the risk of bus collisions caused by fatigue. The City of Ottawa notes that the *Commercial Vehicle*

Enregistrement
DORS/2009-157 Le 28 mai 2009

LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire

C.P. 2009-849 Le 28 mai 2009

Attendu que, conformément au paragraphe 16.1(1)^a de la *Loi sur les transports routiers*^b, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a consulté les provinces touchées par le règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 16.1(1)^a de la *Loi sur les transports routiers*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE

MODIFICATION

1. L'alinéa 2(1)d) du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur six mois après la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question

Par voie de motion en conseil le 25 janvier 2009, la Ville d'Ottawa a demandé au gouvernement fédéral de modifier le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* afin d'en retirer l'exemption s'appliquant aux services de transport en commun, qui s'applique à ses activités particulières de transport en commun. La Ville a indiqué que les exploitants de son système de transport en commun appliquent actuellement des pratiques d'établissement des horaires de repos et de travail qui donneraient lieu à des centaines d'infractions graves si sa commission de transport était assujettie à la réglementation fédérale. La Ville a indiqué être très préoccupée par la sécurité publique, à cause du fait que les conducteurs d'autobus du réseau de transport en commun d'Ottawa travaillent pendant un nombre

^a S.C. 2001, c. 13, s. 6

^b R.S., c. 29 (3rd Supp.); S.C. 2001, c. 13, s. 1

¹ SOR/2005-313

^a L.C. 2001, ch. 13, art. 6

^b L.R., ch. 29 (3^e suppl.); L.C. 2001, ch. 13, art. 1

¹ DORS/2005-313

Drivers Hours of Service Regulations were put in place to address safety concerns arising from driver fatigue and wants to ensure that municipal bus operators are subject to the same work-rest rules as other commercial vehicle drivers.

The safety concerns raised by the City are equally alarming to the federal government, who had been led to believe that transit systems were operating substantially in compliance with the proposed hours of service work-rest rules that were adopted by all governments in 1988. The Government has conducted an investigation into the issues associated with the work-rest scheduling of public transit service and has concluded that the current exemption for public transit service, as it applies to extra-provincial transit bus undertakings, is no longer in the public interest because it permits the occurrence of unacceptable risk to driver and public safety due to transit bus operator fatigue.

Objectives

The purpose of this amendment is to ensure that extra-provincial undertakings that provide transit service are doing so in conformance with work-rest rules that promote the safety of drivers, transit riders and other road users. The Government believes this action will reduce the risk of collisions as it relates to transit operator fatigue and will serve to meet the expectations of transit riders that they will arrive safely at their destination.

Description

The Government is amending these Regulations to ensure that public transit services under federal jurisdiction achieve full compliance with the Regulations. This may require modification of their work scheduling procedures where necessary.

Shared jurisdiction with provincial and territorial governments

The safety oversight of commercial vehicle operations in Canada is a responsibility shared by the federal, provincial and territorial governments. The federal government has jurisdiction over extra-provincial undertakings, which are motor carriers that operate beyond either provincial or territorial boundaries or our international border, whereas the provinces and territories have jurisdiction over intra-provincial undertakings, which are motor carriers that operate entirely within their respective boundaries. The provincial and territorial governments are responsible for enforcement as it applies to all motor carriers, including extra-provincial undertakings under federal jurisdiction.

The Ottawa transit service is under federal jurisdiction because it operates routes that travel outside of Ontario and into Quebec.

excessif d'heures et se reposent moins que ce qui est requis pour assurer la sécurité des passagers et réduire les risques de collisions causées par la fatigue. La Ville d'Ottawa signale que le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* a été établi pour traiter des préoccupations de sécurité résultant de la fatigue des conducteurs et elle veut s'assurer que les exploitants d'autobus faisant partie du réseau de transport en commun soient soumis aux mêmes règles sur les heures de service et de repos que les autres conducteurs de véhicule utilitaire.

Les préoccupations soulevées par la Ville quant à la sécurité sont également alarmantes pour le gouvernement fédéral, qui a été amené à croire que les systèmes de transport en commun étaient, dans une large mesure, exploités conformément aux règles sur les heures de service et de repos proposées et adoptées par tous les gouvernements en 1988. Le gouvernement a mené une enquête relativement aux questions associées à l'établissement des horaires de repos et de travail pour les services de transport en commun et a conclu que l'exemption actuelle s'appliquant aux services de transport commun, dans la mesure où elle s'applique aux entreprises extraprovinciales de transport par autobus faisant partie d'un système de transport en commun, n'est plus dans l'intérêt public, car elle occasionne un risque inacceptable pour la sécurité des conducteurs et du public en raison de l'état de fatigue des conducteurs d'autobus du système de transport en commun.

Objectifs

La modification a pour but d'assurer que les services de transport en commun offerts par des entreprises extraprovinciales soient conformes aux règles sur les heures de service et de repos, de manière à favoriser la sécurité des conducteurs, des usagers du transport en commun et des autres usagers de la route. Le gouvernement croit que ces mesures réduiront le risque de collisions associées à la fatigue des conducteurs de véhicules du réseau de transport en commun et serviront à répondre aux besoins des usagers du transport en commun qui souhaitent se rendre à destination en toute sécurité.

Description

Le gouvernement modifie ce règlement pour s'assurer que les services de transport en commun de compétence fédérale en arrivent à se conformer intégralement au Règlement. Il est possible que ces services de transport doivent modifier leurs procédures d'établissement des horaires si cela s'avérait nécessaire.

Compétence partagée avec les gouvernements provinciaux et territoriaux

La supervision de la sécurité des véhicules utilitaires exploités au Canada est une responsabilité partagée par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral a compétence sur les entreprises extraprovinciales, qui sont des transporteurs routiers exerçant leurs activités au-delà des frontières provinciales ou territoriales ou au-delà de nos frontières internationales, alors que les provinces et les territoires ont compétence sur les entreprises intraprovinciales, c'est-à-dire sur les transporteurs routiers qui mènent leurs activités entièrement à l'intérieur de leurs frontières respectives. Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés de l'application de la réglementation visant tous les transporteurs routiers, y compris les entreprises extraprovinciales relevant de la compétence fédérale.

Le service de transport en commun d'Ottawa est de compétence fédérale parce qu'il est exploité sur des circuits menant à

At the present time, Ottawa's transit service is one of only three municipal transit systems that operate under federal jurisdiction, with the other two being situated in the Outaouais region of Quebec, which has routes into Ontario, and in Windsor, Ontario, which operates into the United States. The vast majority of public transit systems operate purely under provincial/territorial jurisdiction.

Regulatory framework for hours of service regulations

The safety rules that govern commercial motor vehicle operations are jointly developed under the auspices of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), which is a non-profit organization composed of members from the federal, provincial and territorial governments as well as regulated stakeholders and other road safety organizations. The CCMTA is responsible for the development and maintenance of the National Safety Code for Motor Carriers, which is a series of 15 standards that govern all aspects of commercial vehicle, driver and motor carrier safety. The standards are intended to serve as a template for the writing of federal, provincial and territorial regulations and to promote the harmonization and consistent application of the rules that govern the entire motor carrier industry, irrespective of whether the motor carrier falls under federal or provincial/territorial jurisdiction. The work-rest rules for commercial drivers are contained in the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9.

Exemptions as they relate to public transit service

The National Safety Code Hours of Service Standard No. 9 was initially established in 1988, and at that time the Canadian Urban Transit Association (the "Association") successfully lobbied the governments for an exemption to the hours of service Regulations on behalf of its transit authority members. The Association was of the opinion that the National Safety Code was clearly intended to regulate long haul trucking and bussing and that urban transit should therefore be exempt from all aspects of the Code, including hours of service. The Association stated that their members needed the exemption in order to retain scheduling flexibility to address absenteeism, peak times and to meet their obligations to the public. They also indicated that workplace schedules were already substantially in compliance with the proposed rules; however, in this industry split shifts were normal and any short breaks, if required, would totally disrupt service delivery. Finally, the Association indicated that if the exemption was not granted, it would add considerably to operational costs, estimated at \$300 million in extra payroll costs, and would create a service burden on transit authorities and funding agencies at the municipal and provincial levels.

l'extérieur de l'Ontario à destination du Québec. À l'heure actuelle, le service de transport en commun d'Ottawa est l'un des trois seuls systèmes de transport en commun municipaux relevant de la compétence fédérale. L'un des deux autres systèmes de transport en commun se trouve dans la région de l'Outaouais au Québec et comporte des circuits qui mènent en Ontario, l'autre se trouve à Windsor en Ontario et exerce des activités aux États-Unis. La plupart des systèmes de transport en commun relèvent exclusivement de la compétence d'une province ou d'un territoire.

Régime de réglementation sur les heures de service

Les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des services de véhicules automobiles utilitaires sont établies conjointement sous les auspices du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), un organisme sans but lucratif formé de membres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que des intervenants visés par la réglementation et d'autres organismes de sécurité routière. Le CCATM est chargé de l'établissement et de la mise à jour du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, composé d'une série de 15 normes régissant tous les aspects de la sécurité des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers. Les normes visent à servir de modèle pour la rédaction de la réglementation fédérale, provinciale et territoriale et à promouvoir l'harmonisation et l'application uniforme des règles qui régissent toute l'industrie du transport routier, indépendamment du fait que le transporteur routier relève de la compétence fédérale ou de la compétence provinciale ou territoriale. Les règles sur les heures de service et de repos visant les conducteurs de véhicules utilitaires sont contenues dans la norme n° 9 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

Exemptions reliées au service de transport en commun

La norme n° 9 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers a été établie à l'origine en 1988 et, à ce moment-là, l'Association canadienne du transport urbain (l'« Association ») avait exercé des pressions sur les gouvernements et avait réussi à obtenir une exemption au règlement sur les heures de service au nom de ses membres, soit les commissions de transport. L'Association était d'avis que le Code canadien de sécurité visait clairement à réglementer le transport à longue distance par camion et autocar et estimait que le transport en commun devrait donc être exempté de tous les aspects du Code, y compris des normes visant les heures de service. L'Association avait alors allégué que ses membres avaient besoin de cette exemption pour conserver une certaine marge de manœuvre quant à l'établissement des horaires de travail afin de faire face aux situations causées par l'absentéisme et les heures de pointe et afin de répondre à ses obligations envers le public. Les représentants de l'Association avaient aussi indiqué que les horaires en milieu de travail étaient déjà conformes, dans une large mesure, aux règles proposées; les représentants avaient cependant ajouté que les postes fractionnés étaient chose courante dans cette industrie et que les interruptions de courte durée, si elles devenaient obligatoires, perturberaient complètement la prestation du service. Enfin, l'Association avait alors indiqué que si l'exemption n'était pas accordée, cela aurait pour effet d'accroître considérablement les coûts opérationnels, d'une somme estimée à 300 millions de dollars, en frais de rémunération supplémentaires. Elle avait ajouté que cela créerait un fardeau financier supplémentaire pour les commissions de transport en commun et les organismes de financement aux niveaux municipaux et provinciaux.

In 1988, the hours of service rules were still under development and therefore, it was not possible for the CCMTA, to conduct a safety risk assessment with respect to the transit association's request for exemption. At the time, the regulators were actively engaged in trying to complete the development of the 15 standards that make up the National Safety Code and their attention was focused on preparing for the safety challenges that were expected to arise in the for-hire bus and truck industry as a result of the imminent de-regulation of market entry and exit controls. Regulating the government-owned and operated transit systems under the hours of service rules was not a priority safety issue at the time, so the regulators consequently endorsed the exemption request. The Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety subsequently approved the request and common wording for the exemption became part of the Hours of Service Standard in 1988 and was incorporated by the Government into section 2 of these Regulations in 1989. The exemption reads as follows:

2. (1) These Regulations apply to all commercial vehicles other than the following:

(d) a bus that is part of the public transit service that is provided in a municipality, in contiguous municipalities or within 25 km of the boundary of the municipality or contiguous municipalities in which the public transit service is provided;

Like the federal government, all provincial and territorial governments, with the exception of the province of British Columbia, have also enacted the same exemption for transit systems that operate within their own jurisdictions. British Columbia believes that exemptions to safety requirements contained within the 15 standards of the National Safety Code should be kept to a minimum or eliminated altogether. Consequently, transit operations within British Columbia are required to comply with all aspects of the National Safety Code, including hours of service.

Today, all other public transit services are exempt from all of the prescriptive work-rest rules in the Regulations, which are designed to combat fatigue and promote commercial vehicle safety. The exemption also completely removes their operations from any government monitoring and oversight with respect to hours of service and does not require the transit authority to conduct any necessary monitoring and oversight in lieu of government. In fact, under the exemption, the public transit services are not even required to maintain driving, on-duty and off-duty records, which would be necessary for monitoring and oversight purposes.

Furthermore, under the Regulations, all extra-provincial bus and truck undertakings are prohibited from requesting, requiring or allowing a driver to drive if the driver's faculties are impaired to the point where it is unsafe or if the driving would jeopardize or is likely to jeopardize the safety of the public, the driver or employees of the motor carrier. As well, motor carriers are also prohibited from requesting, requiring or allowing a driver to drive, if the driving would result in non-compliance with the

En 1988, les règles visant les heures de service étaient encore en voie d'élaboration et, par conséquent, le CCATM n'avait pu mener d'évaluation du risque pour la sécurité associé à la demande d'exemption de l'Association. À ce moment-là, les organismes de réglementation s'efforçaient activement de terminer l'élaboration des 15 normes précitées pour établir le Code canadien de sécurité; leur attention était donc accaparée par la préparation en prévision des problèmes de sécurité qu'ils s'attendaient à avoir dans l'industrie du transport par autobus et par camion pour compte d'autrui, en conséquence de la déréglementation imminente des contrôles de l'entrée sur le marché et de la sortie du marché. La réglementation des systèmes de transport en commun appartenant aux gouvernements et exploités par ceux-ci en vertu des règles visant les heures de service ne représentait pas un enjeu de sécurité prioritaire à ce moment-là, de sorte que les organismes de réglementation ont appuyé la demande d'exemption. Subséquemment, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la demande et le libellé courant de l'exemption a été intégré à la norme visant les heures de service en 1988, pour être ensuite intégré en 1989 à l'article 2 du Règlement par le gouvernement. L'exemption se lit comme suit :

2. (1) Le présent règlement s'applique à tous les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules suivants :

d) les autobus qui font partie du service de transport en commun dans une municipalité ou des municipalités adjacentes, ou dans un rayon de 25 km des limites de la municipalité ou des municipalités adjacentes où le service de transport en commun est fourni;

Comme le gouvernement fédéral, tous les gouvernements provinciaux et territoriaux, à l'exception de la province de Colombie-Britannique, ont également adopté la même exemption pour les systèmes de transport en commun qu'ils exploitent dans leur propre champ d'application. La Colombie-Britannique estime que les exemptions à la sécurité contenues dans les 15 normes du Code canadien de sécurité devraient être réduites au strict minimum ou tout simplement éliminées. Par conséquent, les activités de transport en commun dans cette province doivent se conformer à tous les aspects du Code canadien de sécurité, y compris les heures de service.

À l'heure actuelle, tous les autres services de transport en commun sont exemptés de toutes les règles visant les heures de service et de repos du Règlement, qui visent à combattre la fatigue et à promouvoir la sécurité des véhicules utilitaires. En vertu de l'exemption, les exploitants de services de transport en commun sont soustraits à tout contrôle et à toute supervision du gouvernement relativement aux heures de service et les commissions de transport ne sont pas tenues d'exercer de contrôle ou de supervision à la place du gouvernement. En réalité, en vertu de cette exemption, les services de transport en commun ne sont même pas tenus de tenir des registres sur les heures de conduite, de service et de repos, qui seraient nécessaires aux fins de contrôle et de supervision.

En outre, en vertu du Règlement, il est interdit aux entreprises de transport extraprovinciales par autobus et par camion de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire si les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise, ou si le fait de conduire compromettrait la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier. En outre, il est interdit aux transporteurs routiers de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur

Regulations or if the driver was already in a state of non-compliance. Public transit services have been completely exempted from all of these requirements.

The hours of service rules

The federal *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* govern the maximum driving and on-duty times and establish the minimum off-duty times of commercial truck and bus drivers employed or otherwise engaged in extra-provincial transportation. The Regulations represent a balanced approach that accounts for current fatigue research findings and the requirements of the motor carrier industry, and are the result of exhaustive consultations with bus and truck industry stakeholders. The current hours of service rules limit the number of hours that commercial drivers may operate a commercial vehicle during a workday, the length of the work shift within which driving may occur, the minimum off-duty period before starting the next work shift, and the cumulative number of hours during either a 7-day or 14-day cycle, after which a commercial vehicle may not be driven by that driver.

Commercial drivers may not drive after having accumulated 13 driving hours or being on-duty more than 14 hours. Drivers may not drive after 16 hours of elapsed time since first reporting to work. The elapsed time includes all driving and on-duty time as well as any off-duty time taken for meal or coffee breaks. As well, every driver must be off-duty for a minimum of 10 hours daily. Between work shifts, drivers must also take a minimum of 8 consecutive hours off-duty in order to be able to obtain recuperative rest. Finally, drivers must be off-duty for at least one 24-hour period within every 14 days.

Violations of these rules are considered very serious and would normally result in fines up to a maximum of \$5,000 and the driver being declared out-of-service. Being declared out-of-service would remove the driver from the road until such time that he or she has obtained sufficient rest to bring them back into compliance with the Regulations. Furthermore, a motor carrier that permits its drivers to operate under a work-rest schedule that systematically permits non-compliance with the Regulations could also face severe sanctions, up to and including the loss of its licence to operate as an extra-provincial undertaking as well as fines up to a maximum of \$25,000. As mentioned, public transit authorities and their drivers who are under federal jurisdiction have been completely exempted from all of these requirements.

The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* also contain several provisions that provide extra-provincial undertakings with some degree of operational flexibility, by permitting additional driving and on-duty time in the event of adverse weather or an emergency situation. There are also provisions that permit a driver to utilize up to two additional hours of

de conduire si cela a comme effet de placer le conducteur en situation de non-conformité avec le Règlement ou si le conducteur se trouve déjà en situation de non-conformité avec le Règlement. Les services de transport en commun ont été complètement exemptés de toutes ces exigences.

Règles sur les heures de service

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral régit le nombre maximal d'heures de conduite et d'heures de service et établit le nombre minimal d'heures de repos des conducteurs de véhicule utilitaire et des conducteurs d'autobus qui sont des employés d'entreprises de transport extraprovinciales ou des conducteurs effectuant du transport pour ce genre d'entreprises. Le Règlement représente une approche pondérée tenant compte des conclusions des recherches actuelles sur la fatigue et des exigences de l'industrie du transport routier et résulte de consultations approfondies avec les intervenants de l'industrie du transport par autobus et par camion. Les règles actuelles visant les heures de service limitent le nombre d'heures pendant lesquelles les conducteurs de véhicule utilitaire peuvent conduire un véhicule utilitaire durant une journée de travail, la durée d'un quart de travail pendant laquelle on peut conduire un tel véhicule, la période minimale d'heures de repos avant le début du prochain quart de travail et le nombre cumulatif d'heures durant un cycle de 7 jours ou de 14 jours, après lesquelles le conducteur ne peut conduire de véhicule utilitaire.

Les conducteurs de véhicule utilitaire ne peuvent effectuer plus de 13 heures de conduite ou ne peuvent demeurer en service plus de 14 heures. Les conducteurs ne peuvent passer plus de 16 heures au volant à compter du début de leur journée de travail. Le temps écoulé comprend toutes les heures de conduite et les heures de service ainsi que les heures de repos prises pour prendre un repas ou une pause-café. En outre, les conducteurs sont tenus de prendre au moins 10 heures de repos au cours d'une journée. Entre les quarts de travail, les conducteurs doivent aussi prendre une période minimale de repos de 8 heures consécutives afin de profiter d'un temps de repos réparateur. Enfin, les conducteurs doivent prendre une période minimale de 24 heures de repos consécutives tous les 14 jours.

Tout manquement à ces règles est considéré comme une infraction grave et peut normalement entraîner des amendes pouvant atteindre 5 000 \$, et le conducteur peut être déclaré hors service. S'il est déclaré hors service, le conducteur ne pourra prendre le volant tant qu'il n'aura pas accumulé une période de repos suffisante pour se conformer aux exigences du Règlement. En outre, un transporteur routier qui permettrait à ses conducteurs de conduire selon un horaire offrant un rapport heures de service et heures de repos enfreignant de manière systématique le Règlement pourrait s'exposer à de graves sanctions, pouvant aller jusqu'à la perte de son permis d'exploitation à titre d'entreprise extraprovinciale de transport et à des amendes pouvant atteindre une somme maximale de 25 000 \$. Tel qu'il a été mentionné, les commissions de transport en commun et leurs conducteurs, qui relèvent de la compétence fédérale, ont été entièrement exemptés de ces exigences.

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* contient de nombreuses dispositions qui accordent aux entreprises de transport extraprovinciales une certaine marge de manœuvre opérationnelle, notamment du fait qu'il autorise des heures de conduite et des heures de service additionnelles en cas de conditions météorologiques défavorables ou de

driving and on-duty time, by deferring the off-duty time utilized for short rest breaks, such as for meal and coffee, to the next period of recuperative sleep. As well, drivers that recover from the work demands by taking extended off-duty time in order to obtain two or more periods of 24 consecutive hours of rest, may reset their accumulated on-duty hours in their 7-day or 14-day cycle back to zero.

Furthermore, in what appears to be a significant anomaly, it should be noted that the Government currently regulates the light rail portion of Ottawa's public transit service as it applies to hours of service under the rail safety rules and regulations. There are approved work-rest rules in place that are entitled "Work/Rest Rules For Capital Railway," which apply to all employees working for or on Capital Railway in safety critical positions. The rules state that employees have the responsibility to report for work rested and fit for duty and be in compliance with the rules at all times. The rules establish maximum time on duty, mandatory off-duty time and the requirement for the implementation of a fatigue management program. Ottawa is currently using employees who are selected from a large pool of transit bus operators, and after receiving appropriate training and certification, they are assigned to work as light rail operators. Occasionally, drivers move back and forth between driving a bus and working as a light rail operator. Under these rules, it is understood that all hours worked both in bus service as a driver and in rapid transit as a light rail operator are counted toward the maximum hours of work permitted for a light rail operator. This is a situation where an individual extra-provincial transit undertaking has the light rail portion of their operations regulated whereas the bus portion of that transit service is exempted. Furthermore, the working hours of a transit bus operator only count when they are operating light rail as part of their duties.

National consistency in the application of hours of service standards

The *Motor Vehicle Transport Act* is the enabling instrument that provides authority for the establishment of the *Commercial Vehicle Driver Hours of Service Regulations*. Parliament has enacted policy objectives within section 3 of the *Motor Vehicle Transport Act* that state that the operating standards that apply to extra-provincial undertakings be applied consistently across Canada. The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* are one of the applicable operating standards referred to in section 3, so when considering the petition from the City of Ottawa, the federal government is obligated to do so within the context of ensuring that operating standards are consistently applied to all extra-provincial transit bus undertakings. This policy direction from Parliament is the reason that the other two extra-provincial transit bus undertakings in the region of Outaouais, Quebec, and in Windsor, Ontario, must also be included as part of

situations d'urgence. Le Règlement comporte des dispositions permettant au conducteur d'utiliser jusqu'à deux heures additionnelles de conduite et de service, en reportant les heures de repos prévues pour les pauses de courte durée, comme les pauses repas et les pauses-café jusqu'à la prochaine période de sommeil réparateur. En outre, les conducteurs qui veulent récupérer de leur fatigue du travail en prenant des heures de repos prolongées de manière à obtenir deux périodes consécutives ou plus de repos d'une durée de 24 heures, peuvent remettre leur caisse d'heures de repos accumulées à zéro en ce qui a trait au cycle de 7 ou de 14 jours.

En outre, ce qui semble une anomalie importante, il faut souligner que le gouvernement réglemente actuellement le secteur du train léger du service de transport en commun d'Ottawa en ce qui a trait aux heures de service, en vertu des règles et du règlement visant la sécurité ferroviaire. Des règles relatives aux heures de service et de repos ont été établies et sont désignées comme suit : « Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire de Capital Railway ». Ces règles s'appliquent à tous les employés travaillant pour Capital Railway à des postes importants pour la sécurité. Les règles indiquent que les employés ont la responsabilité de se présenter au travail reposés et aptes au travail et de se conformer aux règles en tout temps. Les règles établissent le nombre d'heures maximal en service, le nombre d'heures de repos obligatoires et les exigences relativement à la mise en œuvre d'un programme de gestion de la fatigue. À l'heure actuelle, la Ville d'Ottawa a recours à des employés choisis dans un vaste bassin de conducteurs d'autobus appartenant au système de transport en commun. Les conducteurs ainsi choisis se voient attribuer des tâches de conducteurs de train léger, une fois qu'ils ont reçu la formation et la certification appropriées. Occasionnellement, les conducteurs alternent entre les tâches de conducteurs d'autobus et les tâches de conducteurs de train léger. En vertu des règles précitées, il est entendu que toutes les heures de travail tant pour les services d'autobus en tant que conducteur que pour le transport rapide en tant que conducteur de train léger sont comptabilisées au titre des heures maximales de travail autorisées pour un conducteur de train léger. Voici une situation où le secteur du train léger d'une entreprise extraprovinciale de transport en commun est réglementé, alors que le secteur du transport par autobus du système de transport en commun est exempté. En outre, les heures de service d'un exploitant de transport en commun par autobus sont comptabilisées seulement lorsqu'il exploite un train léger dans le cadre de ses fonctions.

Uniformité nationale dans l'application des normes relatives aux heures de service

La *Loi sur les transports routiers* est l'instrument habilitant qui confère le pouvoir d'établir le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Le Parlement a adopté des objectifs en matière de politiques à l'article 3 de la *Loi sur les transports routiers*, qui énonce que la Loi vise à appliquer uniformément, à l'échelle du Canada, les normes d'exploitation auxquelles sont assujetties les entreprises extraprovinciales de transport routier. Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* est l'une des normes applicables dont il est fait mention à l'article 3, de sorte que pour l'examen de la demande de la Ville d'Ottawa, le gouvernement fédéral doit procéder à l'examen en s'assurant que les normes d'exploitation sont appliquées uniformément à toutes les entreprises extraprovinciales de transport par autobus faisant partie d'un système de transport en commun. Cette directive stratégique du

the Government's analysis and response to the City of Ottawa's petition to remove the exemption for their public transit system.

Ottawa transit system work-rest scheduling practices

The transit system in Ottawa serves more than 850 000 people, operates over approximately 6 500 km of routes and has buses in service for nearly 2.5 million hours per year. In response to the petition from the City, the Government requested and received information from the City regarding the work-rest scheduling practices of its transit system. The work schedules of the 1 684 Ottawa drivers were reviewed for a recent two-week period, and the review revealed that 135 drivers, or 8.5% of the workforce, had been working more than 14 hours in a day before having an opportunity for recuperative rest. In some cases, that recuperative rest was as little as four hours from the last shift to the next shift on the next day. The City has stated that some drivers are working and driving as long as 22 hours in a 24-hour period.

When the focus of the review shifted to various weekends during 2008, it showed that the problem was even worse and that some drivers were working double shifts (back to back) with no rest break. On statutory holidays, a total of 50 drivers were shown to drive/work more than 14 hours and rest less than 8 consecutive hours between work shifts, and, in some cases, they were doing both. As well, during 2008, there were 10 operators who worked more than 45 continuous workdays without a day off for rest, and, of these, one operator worked for 101 consecutive workdays. This information demonstrates that the transit system in Ottawa is engaging in work-rest practices that run contrary to science-based regulations and would be considered serious violations of those rules.

Scheduling practices of other public transit services

The Government does not possess similar work-rest scheduling data to assess the safety of the Windsor and Outaouais public transit systems. When consulted, the transit service in Windsor indicated that it does not believe that safety has been compromised under its existing structure for work-rest scheduling. Windsor believes that conforming to the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* would require that it hire additional full-time staff to meet service needs and conform to the Regulations. Furthermore, the administrative requirements necessary for tracking hours of service would require additional staff as Windsor is currently operating at capacity. The transit authority in the Outaouais indicated that while it does not plan to exceed the on-duty hours, doing so occasionally happens. The transit system advised that it needs flexibility in its scheduling to deal with

Parlement est la raison pour laquelle les deux autres entreprises extraprovinciales de transport en commun par autobus qui se trouvent respectivement dans la région de l'Outaouais, au Québec, et à Windsor, en Ontario, doivent également être intégrées à l'analyse qui sera faite par le gouvernement, de même qu'à la réponse qui sera faite à la demande de la Ville d'Ottawa visant le retrait de l'exemption s'appliquant à leur système de transport en commun.

Pratiques d'établissement des horaires de travail et de repos dans le cadre du système de transport en commun de la Ville d'Ottawa

Le système de transport en commun d'Ottawa dessert plus de 850 000 personnes et compte quelque 6 500 km de routes. Par ailleurs, le système dispose d'autobus en service pendant une période représentant une durée totale de service de 2,5 millions d'heures par année. En réponse à la demande de la Ville, le gouvernement a demandé et reçu de la Ville l'information relativement aux pratiques d'établissement des horaires de travail et de repos de son système de transport en commun. Les horaires de travail des 1 684 conducteurs d'Ottawa ont fait l'objet d'un examen pendant une période récente de deux semaines et l'examen a révélé que 135 conducteurs, soit 8,5 % de la main-d'œuvre, avaient travaillé plus de 14 heures par jour avant de bénéficier d'un temps de repos réparateur. Dans certains cas, le temps de repos réparateur n'avait duré que quatre heures et il s'agissait de la seule période ayant suivi immédiatement leur dernier quart de travail et précédé leur prochain quart de travail le jour suivant. La Ville a établi que certains conducteurs travaillent et conduisent pendant aussi longtemps que 22 heures d'affilée sur une période de 24 heures.

Lorsque l'examen a porté sur diverses périodes de fins de semaine en 2008, il s'est avéré que le problème était encore pire et que certains conducteurs travaillaient pendant deux quarts de travail consécutifs sans s'accorder de repos. Lors des jours de congé fériés, on a déterminé que 50 conducteurs en tout avaient conduit ou travaillé plus de 14 heures, s'étaient reposés moins de 8 heures consécutives entre des quarts de travail et, dans certains cas, avaient connu les deux situations. En outre, en 2008, 10 conducteurs ont travaillé plus de 45 jours continus sans une journée de congé pour se reposer et, de ce nombre, un conducteur a travaillé pendant 101 jours de travail consécutifs. Ces données illustrent le fait que le système de transport en commun d'Ottawa a des pratiques de travail et de repos qui vont à l'encontre de la réglementation fondée sur des bases scientifiques et qui seraient considérées comme étant des manquements sérieux à ces règles.

Pratiques d'aménagement des horaires d'autres services de transport en commun

Le gouvernement ne possède pas de données similaires d'aménagement des horaires de travail et de repos pour évaluer la sécurité des réseaux de transport en commun de Windsor et de l'Outaouais. Lorsqu'il a été consulté, le service de transport en commun de Windsor a indiqué qu'il ne croit pas que la sécurité a été compromise dans le cadre de sa structure existante pour l'aménagement des horaires de travail et de repos. Windsor croit que la conformité au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* exigerait l'embauche d'employés supplémentaires à temps plein pour répondre aux besoins du service et se conformer au Règlement. De plus, les exigences administratives nécessaires pour faire le suivi des heures de service nécessiteraient du personnel supplémentaire, car Windsor fonctionne actuellement à pleine capacité. La commission de

special events. It does not permit a driver to drive if he or she looks fatigued. While having such a prohibition is a good recommended practice, it is not very reliable when it comes to preventing fatigued drivers from operating a commercial vehicle. The identification of fatigue is a science unto itself and is very difficult to assess using only subjective measures. Consequently, fatigue usually goes undetected.

Commercial driver fatigue research

In discussing the development of the science-based work-rest rules, it is important to note that the Regulations were developed with considerable time and effort by federal, provincial and territorial regulators. The Government worked with researchers, stakeholders and the community at large, spanning a period of over 10 years, to develop consensus-based hours of service rules that are guided by science and balanced with economic and social considerations. The principal research that guided the development of the Regulations consisted of a unique \$6.5 million joint research program between Canada and the United States, known as the Driver Fatigue and Alertness Study,¹ which was at the time of publication the largest on-the-road commercial driver fatigue study ever conducted in the world and took six years to complete.

The Government also assembled a panel of experts on shift work, sleep and human performance to assist in converting the science into principles that guided the development of the National Safety Code Hours of Service Standard. The goals were to reduce fatigue-related collisions by decreasing the duration of the work shift; by more closely aligning the body's sleep and rest cycle with the natural circadian rhythm; and by increasing opportunities for daily rest, which is the only way to recover from the effects of fatigue.

The Driver Fatigue and Alertness Study found that commercial drivers are poor judges of their own fatigue impairment. Furthermore, even under ideal conditions, the drivers did not manage their time to obtain adequate rest, regardless of the amount of off-duty hours that were made available to them. The research indicates that every person's sleep needs are unique; however, over 90% of the population needs between 7.5 and 8.5 hours of sleep per 24-hour day in order to maintain alertness. Some Ottawa transit drivers are obtaining as little as six consecutive hours off-duty. When one accounts for off-duty time utilized for meals, family, hygiene, and commuting to and from work, etc., this means that some drivers are getting as few as four to five hours of recuperative sleep between work shifts, thereby creating acute sleep loss and increasing by up to five times their risk of being in a sleep-related crash.

¹ C. D. Wylie, T. Shultz, J. C. Miller, M. M. Mitler and R. R. Mackie (1996). *Commercial motor vehicle driver fatigue and alertness study: technical summary*, Transport Canada (Transportation Development Centre — Safety and Security, Publication Number TP 12876E) and U.S. Department of Transportation (Federal Highway Administration, Report Number FHA-MC-97-001).

transport en Outaouais a indiqué que, même si elle ne prévoit pas excéder les heures de service, cela se produit occasionnellement. Le réseau de transport en commun a fait savoir qu'il a besoin de souplesse dans l'aménagement des horaires pour s'occuper des événements spéciaux. La commission ne permet pas à un conducteur de conduire s'il semble fatigué. Bien que le fait d'avoir une telle interdiction soit une bonne pratique, qui est recommandée, cette pratique n'est pas très fiable lorsqu'il s'agit d'empêcher les conducteurs fatigués de conduire un véhicule utilitaire. La détermination de la fatigue est une science en elle-même et il est très difficile d'évaluer cette fatigue en utilisant seulement des mesures subjectives. La plupart du temps, la fatigue n'est donc pas détectée.

Recherche sur la fatigue des conducteurs de véhicules utilitaires

En discutant de l'élaboration des règles relatives aux heures de service et de repos basées sur la science, il est important de noter que les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux et territoriaux ont investi énormément de temps et d'effort dans l'élaboration du Règlement. Le gouvernement a travaillé avec des chercheurs, des intervenants et l'ensemble de la collectivité, sur une période de plus de 10 ans, afin d'élaborer des règles relatives aux heures de service basées sur un consensus. Ces règles sont guidées par la science et équilibrées avec les facteurs économiques et sociaux. La recherche principale qui a guidé l'élaboration du Règlement se compose d'un programme de recherche commun unique de 6,5 millions de dollars entre le Canada et les États-Unis, connu sous le nom de Driver Fatigue and Alertness Study¹, qui était au moment de sa publication la plus importante étude sur la fatigue des conducteurs de véhicules utilitaires sur la route jamais effectuée au monde; il a fallu six ans pour la terminer.

Le gouvernement a aussi mis sur pied un groupe d'experts sur le travail par quarts, le sommeil et la performance humaine pour aider à convertir la science en principes qui ont guidé l'élaboration de la Norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité. Les buts étaient de réduire les collisions liées à la fatigue en diminuant la durée du quart de travail; en alignant davantage le cycle de sommeil et de repos du corps avec le rythme circadien naturel et en augmentant les possibilités de repos quotidien, ce qui est le seul moyen de récupérer des effets de la fatigue.

La Driver Fatigue and Alertness Study a conclu que les conducteurs de véhicules utilitaires sont de mauvais juges de leur propre fatigue. De plus, même dans des conditions idéales, les conducteurs n'ont pas géré leur temps pour obtenir le repos adéquat, peu importe la quantité d'heures hors travail qui leur ont été accordées. L'étude montre que les besoins de sommeil de chaque personne sont uniques. Toutefois, plus de 90 % de la population a besoin de 7,5 à 8,5 heures de sommeil par période de 24 heures afin de garder sa vivacité d'esprit. Certains conducteurs de transport en commun d'Ottawa n'obtiennent que six heures consécutives de repos. Lorsque l'on tient compte des heures de repos utilisées pour les repas, la famille, l'hygiène et le temps pour se rendre au travail et en revenir, etc., cela signifie que certains conducteurs n'ont que quatre à cinq heures de sommeil réparateur entre les quarts de travail, créant ainsi une perte de sommeil aiguë, et allant jusqu'à multiplier par cinq le risque de collision due au manque de sommeil.

¹ C. D. Wylie, T. Shultz, J. C. Miller, M. M. Mitler and R. R. Mackie (1996). *Commercial motor vehicle driver fatigue and alertness study: technical summary*, Transports Canada (Centre de développement des transports — Sécurité et Sûreté, Numéro de publication TP 12876E) et U.S. Department of Transportation (Federal Highway Administration, Report Number FHA-MC-97-001).

As well, the science shows that going without any sleep beyond the normal 14- to 16-hour waking day will result in a cumulative sleep debt if continued over several consecutive days. This cumulative sleep debt creates fatigue and adversely affects the level of alertness during the next work shift, which in turn determines how well one does a job. Fatigue can affect a driver's ability to respond to changing driving conditions as it can take longer to perceive, understand and react to changing sensory stimuli. Furthermore, fatigue affects the ability to judge distance, speed and time, an ability which is critical to safe driving.

According to one study, the two most important contributing factors in distinguishing between fatigue- and non-fatigue-related accidents are the duration of the last sleep period and the amount of sleep in the last 24 hours. The duration of continuous wakefulness, acute sleep loss, and the cumulative sleep debt contribute significantly to fatigue-related accidents.

There is also significant research emerging that shows that commercial drivers are operating in a work environment that has an elevated risk for sleep disorders relative to that of non-commercial drivers. Long hours of driving can lead to a sedentary life style and a prevalence towards obesity, which can in turn contribute to sleep apnea. Scheduling practices associated with long shifts or split shifts combined with irregular schedules can double the risk for insomnia, which also contributes to fatigue and poor driver health. This research suggests that because of this elevated risk of fatigue, commercial vehicle drivers have a particular need for regulated hours of work.

Fatigue research directly related to bus and transit

The Government also conducted a search for all available studies that were directly related to fatigue in transit bus operations and found that there were very few throughout the world. The Government found three studies from Australia and the United States. Two of the studies addressed self-reported fatigue by transit bus drivers and another consisted of a meta-analysis on stress, fatigue and health-related issues. The studies pertained to transit systems and bus operations where the drivers were operating under work-rest schedules that were consistent with hours of service rules.

One study, titled *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*,² was a survey-based study to assess relationships between work schedules, sleep duration, and before and after measures of tiredness, alertness and mental exhaustion. The study noted that all drivers slept less during workdays than rest days. Split-shift operators, who work at least two blocks of time separated by off-duty time, were found to get less sleep than straight-shift operators on workdays. These split-shift workers were found to be more mentally exhausted than the straight-shift workers. All drivers were more alert, less tired and less exhausted before commencing work than after

La science démontre aussi que lorsqu'une personne est éveillée pendant une période plus longue que les heures d'éveil normales de 14 à 16 heures, cela peut entraîner une dette cumulative de sommeil si cela se poursuit sur plusieurs jours consécutifs. Cette dette cumulative de sommeil crée de la fatigue et a un impact négatif sur le niveau de vivacité d'esprit lors du prochain quart de travail, qui à son tour détermine le soin que l'on met pour s'acquitter de son travail. La fatigue peut avoir un impact sur la capacité d'un conducteur de réagir au changement de conditions routières, puisqu'il faudra peut-être plus de temps pour percevoir, comprendre et réagir à des stimuli sensoriels changeants. En outre, la fatigue nuit à la capacité de juger les distances, la vitesse et le temps, une capacité essentielle à la conduite sécuritaire.

Selon une étude, les deux facteurs contributifs les plus importants dans la distinction entre les accidents liés ou non à la fatigue sont la durée de la dernière période de sommeil et le nombre d'heures de sommeil au cours des 24 dernières heures. La durée de vigilance continue, la perte de sommeil aiguë et le déficit de sommeil accumulé contribuent de manière importante aux accidents liés à la fatigue.

De nombreuses nouvelles recherches démontrent aussi que les conducteurs de véhicules utilitaires fonctionnent dans un milieu de travail comportant un risque élevé de troubles du sommeil par rapport à celui des conducteurs non professionnels. Les longues heures de conduite peuvent mener à un style de vie sédentaire et les conducteurs risquent davantage de développer une tendance à l'obésité, ce qui peut ensuite contribuer à l'apnée du sommeil. Les pratiques d'aménagement des horaires associées aux longs quarts ou aux quarts fractionnés combinés à des horaires irréguliers peuvent doubler le risque d'insomnie, qui contribue aussi à la fatigue et à la mauvaise santé des conducteurs. Cette recherche donne à penser que les conducteurs de véhicules utilitaires ont particulièrement besoin de compter sur des heures de travail réglementées en raison de ce risque élevé de fatigue.

Recherche sur la fatigue directement liée aux autobus et au transport en commun

Le gouvernement a aussi cherché toutes les études disponibles portant sur la fatigue et les services de transport en commun par autobus et n'en a trouvé que très peu ailleurs dans le monde, dont trois provenant de l'Australie et des États-Unis. Deux des études traitaient de la fatigue signalée volontairement par les conducteurs d'autobus de transport en commun et une autre était une méta-analyse sur les questions de stress, de fatigue et de santé. Les études concernaient les réseaux de transport en commun et les autobus, là où les conducteurs travaillaient selon des horaires de travail et de repos qui étaient conformes aux règles sur les heures de service.

Une étude, intitulée *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*,² était basée sur un sondage afin d'évaluer la relation entre les horaires de travail, la durée du sommeil et les mesures avant-après de la fatigue, de la vivacité d'esprit et de la fatigue mentale. L'étude notait que tous les conducteurs dormaient moins lors des jours de travail que lors des jours de repos. L'étude a montré que les conducteurs qui effectuent des quarts de travail fractionnés, travaillant au moins deux tranches horaires séparées par des heures de repos, dorment moins que les conducteurs qui effectuent des quarts de travail continus lors des jours ouvrables. Les travailleurs de quarts de

² H. D. Howarth (2002), *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*, doctoral thesis, University of Connecticut.

² H. D. Howarth (2002), *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*, thèse de doctorat, University of Connecticut.

completion of their workday, which demonstrated that there is evidence of fatigue in this passenger transport sector.

Another study, titled *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications for quantitative and qualitative research for safety management*,³ was a focus-group and survey-based study to identify contributing factors to transit bus drivers' fatigue. The study noted that the fatigue issues were mainly related to stress on the job and heavy workloads. The authors introduced the notion of a natural conflict between rigid timetables and safety. Driver participants perceived that management was typically authoritative and rigid with a focus on achieving deadlines, restricting time for breaks and pressuring drivers to prioritize operational efficiency over safety, all of which can significantly contribute to driver fatigue. Furthermore, other typical driver duties related to ensuring the collection of fares, interacting with passengers and other road users, and shift irregularities were also moderate contributors to fatigue. The recommendations arising from this study were mainly directed towards changes that should be made at the management level to foster a more positive safety-oriented climate, to implement more realistic and flexible schedules, and to increase opportunities for drivers to take rest breaks.

Finally, a review titled *Bus driver well-being review: 50 years of research*⁴ consisted of a meta-analysis of 27 separate studies related to the issues of stress and health of bus drivers. Like in other studies, fatigue and stress were found to be central to the issue of driver health, and poor cabin ergonomics, rotating shift patterns and unrealistic running times were identified as main factors. In terms of recommendations, the emphasis was again on creating a positive management style oriented towards health and safety for the drivers and the public. In other words, the bus operator should create a working culture that is not at odds with employee health.

Safety as it relates to fatigue

Overall, the assessment of the research suggests that there is a fatigue problem in the transit bus industry. This problem is mainly related to stress and heavy workload. It stems from the nature of the job itself (e.g. split shifts, limited possibility to take breaks, rigid timetables, conflict between operational efficiency and safety, interactions with passengers, other road users, traffic density) and from a management style that is perceived as rigid, task-oriented and unsupportive. The main recommendations are oriented towards creating stable shifts, realistic and more flexible schedules and timetables, creating more opportunities for breaks and promoting a positive safety culture where drivers feel they

travail fractionnés étaient plus fatigués mentalement que les travailleurs de quarts de travail continus. Tous les conducteurs étaient plus alertes, moins fatigués et moins épuisés avant de commencer le travail qu'après leur journée de travail, ce qui a démontré qu'il y a des preuves de fatigue dans le secteur des transports des passagers.

Une autre étude, intitulée *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications for quantitative and qualitative research for safety management*³, a été menée auprès d'un groupe de consultation (*focus group*). L'étude s'est basée sur un sondage afin de déterminer les facteurs qui contribuaient à la fatigue des conducteurs d'autobus de transport en commun. L'étude notait que les questions de fatigue étaient principalement liées au stress de l'emploi et aux lourdes charges de travail. Les auteurs ont présenté la notion d'un conflit naturel entre les horaires rigides et la sécurité. Les conducteurs participants percevaient que la direction était typiquement autoritaire et rigide et se concentrait sur le respect des échéances, la restriction des temps de pause et la pression des conducteurs pour qu'ils préfèrent l'efficacité opérationnelle à la sécurité, des éléments qui peuvent contribuer de façon importante à la fatigue des conducteurs. De plus, d'autres tâches typiques des conducteurs relatives à la collecte des tarifs, à l'interaction avec les passagers et les autres usagers de la route et aux irrégularités de quart contribuaient aussi modérément à la fatigue. Les recommandations tirées de cette étude étaient principalement dirigées vers des changements qui devraient être apportés au niveau de la direction pour encourager un climat plus positif et axé sur la sécurité, pour mettre en œuvre des horaires plus réalistes et flexibles, et pour augmenter les occasions de pause pour les conducteurs.

Enfin, un examen intitulé *Bus driver well-being review: 50 years of research*⁴ était composé d'une méta-analyse de 27 études distinctes relatives aux questions du stress et de la santé des conducteurs d'autobus. Comme dans d'autres études, il a été conclu que la fatigue et le stress sont au centre de la question de la santé des conducteurs, et la mauvaise ergonomie des cabines, les quarts alternatifs et les temps de parcours qui ne sont pas réalistes ont été définis comme principaux facteurs. En ce qui concerne les recommandations, l'accent a encore été mis sur la création d'un style de direction positif orienté vers la santé et la sécurité des conducteurs et du public. En d'autres mots, l'exploitant d'autobus devrait créer une culture de travail qui ne va pas à l'encontre de la santé de l'employé.

Le rapport entre la sécurité et la fatigue

En somme, l'évaluation des études indique la présence d'un problème de fatigue au sein des conducteurs d'autobus de l'industrie du transport en commun. Ce problème est lié en grande partie au stress et à une charge de travail élevée. Il découle de la nature du travail en soi (par exemple postes fractionnés, possibilité limitée de prendre des pauses, horaires inflexibles, conflit entre l'efficacité opérationnelle et la sécurité, interactions avec les passagers, les autres usagers de la route, la densité de la circulation) et d'un style de gestion perçu comme étant rigide, centré sur la tâche et n'apportant pas de soutien. Les principales recommandations visent à créer des périodes de travail stables, des horaires

³ H. C. Biggs, D. P. Dingsdag and N. J. Stenson (2006), *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications of quantitative and qualitative research findings for safety management*. In: 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 25–27 October 2006. Surfers Paradise, Queensland.

⁴ L. M. Tse, R. Flin and K. Mearns (2006), *Bus driver well-being review: 50 years of research*, *Transportation Research Part F*, 9, 89–114.

³ H. C. Biggs, D. P. Dingsdag et N. J. Stenson (2006), *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications of quantitative and qualitative research findings for safety management*. Dans : 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 25-27 octobre 2006. Surfers Paradise, Queensland.

⁴ L. M. Tse, R. Flin et K. Mearns (2006), *Bus driver well-being review: 50 years of research*, *Transportation Research Part F*, 9, 89-114.

are supported by management and where their safety, fatigue and health are genuinely identified as a top priority in the organization.

The findings suggest that many transit drivers face significant fatigue and safety related issues. While these particular drivers were exempt from work-rest rules, they were working work-rest schedules that would have been considered compliant with hours of service regulations had they been subject to them. The research indicates that the problems of stress and fatigue are salient and need to be addressed even in transit systems where drivers are operating under prescriptive work-rest rules and regulations. The Government believes that in the interest of public safety, extra-provincial undertakings, including public transit systems, still need to employ additional tools beyond simple conformance with hours of service regulations, such as incorporating fatigue management programs and proactive safety management systems within their organizations and operations.

The City of Ottawa has been able to provide the Government with detailed information regarding work-rest practices that elevate the risk of collision due to fatigue. The City also provided data on the collision record of their transit system. However, it could provide little information that directly links transit driver fatigue to collisions. The City is not alone when it comes to the challenge of linking fatigue as a causal factor to collisions. Information regarding the causal factors of collisions is collected by the Department of Transport and is derived from police collision reports, as provided by the provinces and territories. It is difficult for police to recognize and evaluate driver fatigue at the scene of a collision. As well, a fatigued driver is usually wide-awake right after a collision, when dealing with the police and the aftermath of the collision. Consequently, it is widely felt by researchers and officials that fatigue-related collisions are grossly under-reported today. The U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration suggests that fatigue could be a causal factor in about 15% of annual road fatalities, while other sources suggest that the number could be considerably higher — up to 40%. With respect to the driving population at large, recent data from Quebec indicates that driver fatigue is one of the top three causal factors for collisions within their province, with involvement rates just below that of driving under the influence of alcohol. Overall, the Quebec data indicates that 21.6% of collisions had driver fatigue as a causal factor. As well, recent Canadian statistics indicate that driver fatigue is a causal factor in 19% of fatal collisions and in 23% of overall crashes, including those with serious injuries.⁵

réalistes et plus souples, à susciter plus d'occasions pour prendre des pauses et promouvoir une culture de sécurité favorable où les conducteurs se sentent appuyés par la direction et où leur sécurité, leur fatigue et leur santé ont été véritablement identifiées comme étant prioritaires pour l'organisation.

Les conclusions permettent de constater que plusieurs conducteurs de services de transport en commun font face à d'importants problèmes en matière de fatigue et de sécurité. Bien que ces conducteurs soient exemptés des règles relatives au temps de service et de repos, ils respectent un horaire prévoyant des cycles de travail et de repos qui serait jugé conforme au règlement sur les heures de service si ces conducteurs y étaient assujettis. Les recherches démontrent que les problèmes de stress et de fatigue sont majeurs et doivent être réglés, même dans le cas des réseaux de transport en commun où les conducteurs exercent leurs fonctions en vertu de règles et de règlements normatifs s'appliquant au temps de travail et de repos. Le gouvernement estime que dans l'intérêt public, les entreprises extraprovinciales, y compris les réseaux de transport en commun, doivent continuer d'avoir recours à d'autres outils, au-delà du simple respect du règlement sur les heures de service, comme l'intégration de programmes de gestion de la fatigue et de systèmes de gestion de la sécurité proactifs au sein de leurs organisations et dans le cadre de leurs activités.

La Ville d'Ottawa a été en mesure de fournir au gouvernement des renseignements détaillés sur les pratiques relatives au temps de travail et de repos où la fatigue augmente le risque de collision. La Ville a également fourni des données sur le dossier de collision de son système de transport en commun. Toutefois, la Ville a fourni peu de détails permettant d'établir un lien direct entre la fatigue des conducteurs de services de transport en commun et les collisions. La Ville n'est pas la seule à tenter d'établir des liens de causalité entre la fatigue et les collisions. Les données concernant les facteurs de causalité des collisions sont recueillies par le ministère des Transports et sont tirées des rapports de police sur les collisions qui sont fournis par les provinces et territoires. Il est difficile pour la police de reconnaître et d'évaluer la fatigue d'un conducteur sur les lieux d'un accident. De plus, un conducteur fatigué est habituellement bien éveillé immédiatement après une collision lorsqu'il est en interaction avec la police et réagit aux conséquences de la collision. Par conséquent, les chercheurs et les autorités estiment que la majorité des collisions liées à la fatigue ne sont pas déclarées comme telles. La Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis avance que la fatigue serait la cause de près de 15 % des accidents routiers mortels chaque année, alors que d'autres sources pensent que ce nombre serait nettement supérieur et atteindrait jusqu'à 40 %. Pour ce qui est de l'ensemble de la population en âge de conduire, des données récentes du Québec indiquent que la fatigue chez les conducteurs est l'un des trois plus importants facteurs de causalité pour les collisions dans la province; les taux se retrouvent tout juste en dessous de ceux de la conduite en état d'ébriété. En général, les données du Québec indiquent que 21,6 % des collisions mettaient en cause la fatigue. De plus, de récentes statistiques canadiennes indiquent que la fatigue chez les conducteurs est un facteur en cause dans 19 % des collisions mortelles et dans 23 % de l'ensemble des collisions, y compris celles causant des blessures graves⁵.

⁵ Council of Motor Transport Administrators, *National Collision Data Base*, April 2007.

⁵ Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, *Base nationale de données sur les collisions*, avril 2007.

The Société de l'assurance automobile du Québec reports that it paid out more than \$1 billion for road crashes in 2007. In light of the above, fatigue-related crashes are associated with an estimated \$200 million payout for Quebec alone. While by no means scientific, one can extrapolate from the Quebec experience that the cost of fatigue-related crashes in Canada could well be in the magnitude of \$800 million annually. If that same assumption is applied to the collision experience for the transit system in Ottawa, one could conclude that approximately 300 of their 1 500 collisions annually could well have fatigue present as a causal factor.

As a result, the absence of collision data that are directly attributable to fatigue as a causal factor does not necessarily correlate into a risk that is acceptable in terms of public safety and the corresponding economic and social costs. Today, drivers in many transit systems regularly travel on higher speed roads and controlled access highways. A fatigue-related crash involving a transit bus that is travelling at a posted speed of 100 km/h, with 80 passengers on board, and with many of them typically standing, would in all likelihood be catastrophic. This risk is further aggravated by the fact that, transit buses do not provide the same padded passenger compartmentalization protection that is required to be built into motor coaches and school buses. Even a low-speed crash with a transit bus can result in serious injuries, especially to standing passengers.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo

This alternative would have the government ignore the petition from the City of Ottawa to remove the exemption for transit service as it applies to their operations. The Government would take no further action.

The Government believes that this option would allow a continuation of the elevated risk for occurrence of a fatigue-related bus collision during normal transit operations both in Ottawa and in the other transit systems as well. This risk could result in a crash causing serious injury or death to the riders who utilize transit service daily. The present workplace scheduling practices would likely continue without anticipation of change that would see the adoption of an acceptable fatigue management program that respects the science-based work and rest rules. Consequently, transit riders will not have confidence that their bus driver is operating as safely as possible, which in turn could discourage the public from utilizing transit service to its fullest potential. This in turn would undermine other important government policy and funding efforts to promote transit in order to reduce urban congestion, fuel consumption and greenhouse gas and smog causing emissions undermining public health.

The Government believes that the landscape for commercial driver fatigue has changed over the 20 years since the exemption was originally adopted into the National Safety Code Hours of Service Standard. Regulators know a lot more now about workplace scheduling as it relates to commercial driver fatigue because

La Société de l'assurance automobile du Québec signale avoir payé plus de 1 milliard de dollars en raison des collisions routières en 2007. Compte tenu de ce qui précède, les collisions liées à la fatigue sont associées à un paiement approximatif de 200 millions de dollars pour le Québec seulement. En se fondant sur la situation au Québec, il est possible d'extrapoler, sans que cela n'ait de valeur scientifique, que le coût des collisions liées à la fatigue au Canada pourrait s'élever à environ 800 millions de dollars par année. Si la même hypothèse s'applique aux collisions dans le réseau de transport à Ottawa, il serait possible de conclure qu'environ 300 collisions sur les 1 500 collisions annuelles sont en partie attribuables à la fatigue.

Par conséquent, l'absence de données sur les collisions qui mettent directement en cause la fatigue n'est pas nécessairement liée à un risque acceptable sur le plan de la sécurité publique et aux coûts économiques et sociaux connexes. De nos jours, les conducteurs dans plusieurs réseaux de transport en commun ont à se déplacer sur des routes à vitesses plus élevées et des routes à accès limité. Un accident lié à la fatigue mettant en cause un autobus assurant un service de transport en commun voyageant à la vitesse affichée de 100 km/h, et ayant à bord 80 passagers dont plusieurs sont généralement debout, risquerait d'être catastrophique. Ce risque est aggravé par le fait que les autobus utilisés pour le transport en commun n'assurent pas aux passagers la même protection offerte par le compartimentage rembourré qui est exigé dans la conception des autocars et des autobus scolaires. Un accident avec ce type d'autobus, même à basse vitesse, pourrait causer des blessures importantes, surtout aux passagers qui se tiennent debout.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Statu quo

Cette option aurait pour effet que le gouvernement ignore la demande de la Ville d'Ottawa visant le retrait de l'exemption pour le service de transport en commun qu'elle exploite. Le gouvernement ne prendrait pas d'autres mesures.

Le gouvernement estime que cette option ferait en sorte de maintenir le niveau de risque élevé de collisions d'autobus causées par la fatigue pendant les activités normales de transport en commun, tant à Ottawa que dans d'autres réseaux. Ce risque pourrait entraîner un accident causant des blessures graves ou des morts parmi les usagers qui utilisent le transport en commun quotidiennement. Les pratiques actuelles d'aménagement des horaires de travail se poursuivraient probablement sans qu'il soit envisagé d'adopter un programme acceptable de gestion de la fatigue respectant les règles en matière de repos basées sur des études scientifiques. Par conséquent, les usagers du transport en commun ne seront pas confiants que leur conducteur d'autobus exerce son travail en toute sécurité, ce qui pourrait faire en sorte que le public n'utilise pas les services de transport en commun à leur plein potentiel. Cela aurait aussi pour conséquence de miner d'autres efforts importants déployés par le gouvernement en termes de politiques et de financement afin de promouvoir le transport en commun pour réduire la congestion urbaine, la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et le smog qui cause des émissions menaçant la santé publique.

Le gouvernement est d'avis que le contexte entourant la fatigue des conducteurs de véhicule utilitaire n'est plus le même qu'il y a 20 ans au moment où l'exemption a été adoptée initialement dans la norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité. Les organismes de réglementation en savent maintenant beaucoup

of ground-breaking research that has since been conducted. That research has led to major changes to the hours of service standard, which in turn have been incorporated into the federal regulations that went into effect on January 1, 2007. Finally, the federal Government now knows that not all transit systems (e.g. Ottawa transit system) are operating substantially in compliance with the work-rest rules, as was initially believed when the exemption was originally granted. The Government feels that this issue needs to be revisited as the original decision to grant the exemption in 1988 is no longer relevant or in the public interest.

In addition, the CCMTA intends to review the issues related to hours of service exemptions in late 2009 or in 2010. It is estimated that it would take a minimum of one year before this issue could be addressed through that process and perhaps a total of two to three years for the federal, provincial and territorial regulators to conclude regulatory amendments that would coincide with that work. The Government would ordinarily prefer to address this issue under the auspices of the CCMTA; however, after conducting its review, the Government now believes that the risks to road safety associated with this issue are much too serious and much too urgent for it to wait that long in order to be addressed.

Repeal the transit service exemption

This alternative would amend section 2, *Application*, to remove the exemption in paragraph 2(1)(d), thereby bringing Ottawa and the other two extra-provincial transit undertakings under the full scope and application of the federal hours of service regulations. This amendment would make it a legal requirement for the transit authorities and their bus drivers to modify their work scheduling procedures to conform to the Regulations.

The Government believes in taking a precautionary approach when there are serious threats to the safety of drivers, riders and other road users. The actual impact of driver fatigue is most likely much worse than the collision statistics would indicate. The identification of fatigue is a science unto itself and is very difficult to achieve by using only subjective measures. It is widely believed that there are a large number of collisions in which the initial cause of the loss of vehicle control is drowsiness but is reported as something else because fatigue usually goes undetected. Consequently, the Government believes that the lack of full scientific certainty should not be used as a reason for postponing action to manage the risk due to driver fatigue in our public transit systems.

The utilization of work-rest scheduling practices such as those described by the City of Ottawa does not adhere to either the best practices as determined by the fatigue science or the hours of service science-based work-rest rules. This results in an unacceptable level of risk to public safety being borne by drivers, transit riders and other road users. To address this problem, the Government considered the implementation of voluntary education and public awareness programs directed at reducing driver fatigue;

plus à propos de l'aménagement des horaires de travail et des effets sur la fatigue des conducteurs de véhicule utilitaire, en raison des études novatrices qui ont été menées depuis sur cette question. Ces études ont entraîné d'importants changements à la norme sur les heures de service, qui ont été incorporés dans le règlement fédéral entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Enfin, le gouvernement fédéral sait maintenant que ce ne sont pas tous les services de transport en commun (par exemple celui d'Ottawa) qui exercent leurs activités en respectant dans une large mesure les règles relatives aux heures de service et de repos, comme il le pensait initialement lorsque l'exemption a été accordée. Le gouvernement estime que cette question doit être revue, car la décision initiale d'accorder une exemption en 1988 n'est plus pertinente ni dans l'intérêt du public.

De plus, le CCATM entend se pencher sur les questions liées aux exemptions touchant les heures de service vers la fin de 2009 ou en 2010. Il est prévu qu'il faudra au moins un an avant que cette question ne soit abordée dans le cadre de ce processus, et peut-être de deux à trois ans pour que les organismes de réglementation du fédéral, des provinces et des territoires apportent des modifications réglementaires qui coïncideraient avec ces travaux. Le gouvernement préférerait normalement aborder cette question sous l'égide du CCATM, après toutefois avoir mené son examen. Le gouvernement estime maintenant que les risques en matière de sécurité routière associés à cette question sont trop sérieux et que l'urgence est trop grande pour attendre si longtemps avant d'agir.

Abrogation de l'exemption visant les services de transport en commun

Cette solution de rechange viendrait modifier l'article 2, *Champ d'application*, en vue de retirer l'exemption de l'alinéa 2(1)d), afin que les entreprises d'Ottawa et les deux autres entreprises extraprovinciales de transport en commun soient entièrement visées par l'application du règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs. Par cette modification, les autorités de transport en commun et leurs conducteurs seraient tenus par la loi de modifier leurs procédures d'établissement des horaires de travail afin de se conformer au Règlement.

Le gouvernement croit en une approche prudente lorsqu'il y a des risques graves à la sécurité des conducteurs, des usagers du transport en commun et d'autres usagers de la route. L'impact réel de la fatigue des conducteurs est probablement pire que ce qu'indiquent les statistiques sur les collisions. La détermination de la fatigue est une science en elle-même et est très difficile à mener à bien en utilisant seulement des mesures subjectives. On estime généralement que la somnolence est la cause initiale d'un grand nombre de collisions dues à une perte de contrôle, mais que ces accidents sont attribués dans les faits à une autre cause parce que la fatigue passe habituellement inaperçue. Le gouvernement est donc d'avis que le manque de certitudes scientifiques ne devrait pas être un motif pour remettre à plus tard des mesures visant à gérer les risques que représente la fatigue des conducteurs pour nos réseaux de transport en commun.

L'utilisation de pratiques d'aménagement des heures de service et de repos comme celles décrites ici par la Ville d'Ottawa n'est pas conforme aux pratiques exemplaires fondées sur les études scientifiques sur la fatigue ou sur les règles en la matière fondées sur des critères scientifiques. Cela entraîne un niveau de risque inacceptable pour la sécurité du public que doivent subir les conducteurs, les usagers du transport en commun et les autres usagers de la route. Pour corriger ce problème, le gouvernement a

however, the Government concluded that these types of programs are not particularly effective in countering the monetary incentives for drivers to work longer hours. The Government believes that the only effective way to manage the risks associated with the operational and scheduling demands of a public transit system is to ensure that the services provided are done so in conformance with science-based work-rest rules.

Certainly, based on the research, there is a persuasive and compelling argument that transit drivers should be expected to operate under the same safety rules that other truck and bus passenger operations must follow. The Government further believes that the present situation cannot be permitted to continue during the estimated two to three years that it would take to remove the exemption through the normal standard setting process, if indeed that end result were realized. By proceeding with this amendment, road safety is expected to improve as the risk in transit operations is reduced.

The Government is of the view that granting a complete exemption from the Regulations for an entire class of undertakings, such as the current exemption for public transit service, may not be in the public interest unless the exemption also includes such terms and conditions that are considered necessary to mitigate the risk of serious injury or death, and to ensure an equivalent level of safety for the travelling public as would be provided via full regulation. This view is supported by a recent U.S. Department of Transportation study, which showed that trucking carriers that received a full exemption from the hours of service rules reported higher crash rates than those that did not obtain waivers from the rules. Utility service motor carriers had crash rates increase by 40% during the three years following the granting of the full exemption and agricultural motor carriers had their crash rates jump by 19% over the same three-year period. The agricultural carriers as a whole also had higher violation and out-of-service rates for other commercial driver and vehicle regulations than the rest of the trucking industry and reported a 32% increase in violations since receiving the exemption. Even more telling, the agricultural motor carriers operating under the exemption had a 24% increase in violations over those agricultural carriers that did not receive the exemption. Regulating commercial vehicle safety is particularly challenging because the size and weight of commercial vehicles present a greater risk of serious injury or death to the driver and other road users, in the event of a collision. The associated risks are further exacerbated when it involves the transport of bus passengers and its greater potential for multiple injuries and deaths. Consequently, for the Government, the safety regulation of bus passenger service is taken very seriously.

In removing the transit exemption for hours of service, the federal government is encouraged by the fact that the province of British Columbia has for many years required that all transit systems under their provincial jurisdiction comply with all of the

envisagé la mise en œuvre de programmes volontaires d'éducation et de sensibilisation publique visant à réduire la fatigue des conducteurs; toutefois, il a conclu que ces types de programmes ne sont pas particulièrement efficaces par rapport à l'incitatif monétaire qui amène les conducteurs à travailler un plus grand nombre d'heures. Le gouvernement estime que le seul moyen efficace pour gérer les risques associés aux besoins quant à l'exploitation et à l'aménagement des horaires d'un réseau de transport en commun est de veiller à ce que les services fournis le soient conformément aux règles relatives aux heures de service et aux heures de repos basées sur des critères scientifiques.

Certes, si l'on se fonde sur la recherche, il existe un argument convaincant selon lequel les chauffeurs d'autobus devraient obéir aux mêmes règles de sécurité que celles des entreprises de camionnage et d'autobus pour le transport de passagers. Le gouvernement croit aussi qu'on ne peut laisser la situation actuelle se poursuivre pendant les deux à trois années nécessaires pour retirer l'exemption par le processus normal, si bien sûr l'on en arrivait à ce résultat. En procédant à la modification, il est prévu que la sécurité routière en sera améliorée, car le risque dans les opérations de transport en commun sera réduit.

Le gouvernement est d'avis que le fait d'exclure complètement toute une catégorie d'entreprises de l'application du Règlement, comme c'est le cas de l'exemption actuelle pour les services de transport en commun, ne serait pas dans l'intérêt public, à moins que l'exemption englobe également les conditions qui sont jugées nécessaires pour atténuer les risques de blessures graves ou de décès et garantir un niveau équivalent de sécurité des passagers, comme ce serait le cas avec un règlement complet. Ce point de vue est appuyé par une récente étude du département des Transports des États-Unis, qui a démontré que les transporteurs routiers qui avaient reçu une exemption complète des règles visant les heures de service avaient affiché un taux d'accidents plus élevé que ceux qui n'avaient pas été exemptés des règles. Le taux d'accidents des transporteurs routiers de services publics a augmenté de 40 % au cours des trois années qui ont suivi l'octroi de l'exemption complète, et le taux d'accidents des transporteurs routiers agricoles a augmenté de 19 % au cours de cette même période de trois ans. Les transporteurs agricoles ont en général également affiché des taux de violation et d'exclusion du service plus élevés que le reste de l'industrie du camionnage en ce qui a trait à la réglementation concernant les autres conducteurs de véhicules utilitaires et les véhicules. Ces transporteurs ont enregistré une augmentation de 32 % du nombre de violations depuis l'octroi de l'exemption. Fait encore plus révélateur, les transporteurs routiers agricoles exerçant leurs activités au titre de l'exemption ont enregistré une hausse de 24 % du nombre de violations par rapport aux transporteurs agricoles qui n'ont pas obtenu l'exemption. La réglementation de la sécurité des véhicules commerciaux est particulièrement difficile, car la taille et le poids de ces véhicules posent un risque plus grand de blessures graves ou de décès pour le chauffeur et les autres usagers de la route, en cas de collision. Les risques associés s'accroissent lorsque des passagers sont transportés à bord d'autobus, signifiant un plus grand potentiel de blessures multiples, voire de décès. Par conséquent, le gouvernement prend très au sérieux le règlement sur la sécurité des services de transport des voyageurs par autobus.

En retirant l'exemption pour le transport en commun relative aux heures de service, le gouvernement fédéral est encouragé par le fait que la Colombie-Britannique a, pendant de nombreuses années, exigé que tous les réseaux de transport en

National Safety Standards, including hours of service. British Columbia has advised that they have no significant concerns with regulating transit bus undertakings in the same manner as any other bus or truck undertaking. The Province also indicated that they have no apparent safety concerns with transit system operations within their province.

The importance of ensuring passenger safety is equally applicable to all transit systems that fall under federal jurisdiction. Through preliminary consultation, the transit systems in both Windsor and the Outaouais have indicated that they are opposed to the removal of their exemption. However, if both of these transit systems are currently operating substantially in compliance with the current work-rest rules, as the Government has been led to believe by their national association, then the changes and the associated cost to adapt to the rules should be manageable. Furthermore, the research now shows that the issue of driver fatigue is not confined to the type of service rendered or the vehicle driven. Fatigue is a common physiological state that can affect all human operators.

The Government believes that the rationale and justification for applying these science-based work-rest rules to transit service under federal jurisdiction is equally applicable to those operating under provincial and territorial jurisdiction. Consequently, in the interest of road safety in Canada, the Government also intends to propose changes to the other provincial and territorial regulators under the auspices of CCMTA, that would amend the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9 to remove the transit service exemption for all transit service operations across Canada. If successful, that work would likely be completed in approximately two to three years and would result in all of the approximately 140 public transit systems in Canada being subject to nationally consistent work-rest limitations as set out in federal, provincial and territorial hours of service regulations. The Government does not believe that this delay in achieving harmonization once again will have a detrimental effect on competition because the transit authorities throughout Canada do not compete directly with one another.

It is also worth noting that the exemption for public transit systems has had an impact on competition within the bus sector. While issues related to competition within the motor carrier industry are not part of the over-arching objective for a safety regulation such as *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, they are nonetheless a matter of interest to the Government. Public transit services frequently transport students and offer charter-type services for special events and venues, thereby placing them in direct competition with other bus sector groups such as school bus and motor coach. They are able to operate under the exemption while offering and providing charter service inside their community boundaries and within 25 km of those boundaries without having to operate under the same scheduling limitations and associated cost that non-exempt bus sector groups have to contend with in order to conform to the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*.

commun de sa compétence soient conformes à l'ensemble des normes nationales de sécurité, y compris les heures de service. La province a indiqué n'avoir aucune préoccupation majeure avec le fait de réglementer des entreprises de transport en commun de la même manière que le sont toutes les autres entreprises de camionnage ou d'autobus. Elle a également fait savoir qu'elle n'avait pas d'inquiétude apparente à propos de la sécurité des opérations du réseau de transport en commun sur son territoire.

L'importance d'assurer la sécurité des passagers s'applique de manière uniforme à tous les réseaux de transport en commun de compétence fédérale. Au moyen de consultations préliminaires, les responsables des réseaux de transport en commun à Windsor et en Outaouais ont signifié leur désaccord quant au retrait de l'exemption. Toutefois, si les deux réseaux respectent dans une large mesure les règles actuelles sur les heures de service et de repos, comme le gouvernement est porté à le croire selon les dires de leur association nationale, alors les changements et les coûts qui y sont associés pour s'adapter aux règles devraient être gérables. De plus, les études montrent maintenant que la question de la fatigue du conducteur ne concerne pas seulement le type de service fourni ou de véhicule conduit. La fatigue est un état physiologique commun qui peut affecter tous les conducteurs.

Le gouvernement est d'avis que ce qui justifie l'application de règles sur les heures de service et de repos, fondées sur des données scientifiques, aux services de transport en commun de compétence fédérale s'applique tout autant à ceux qui sont offerts dans les provinces et les territoires. C'est pourquoi le gouvernement, dans l'intérêt de la sécurité routière au Canada, entend aussi proposer à d'autres autorités de réglementation provinciales et territoriales, sous l'égide du CCATM, des modifications à la norme n° 9 sur les heures de service du Code canadien de sécurité en vue de retirer l'exemption visant le service de transport en commun pour toutes les opérations de service de transport en commun du Canada. Si la proposition est adoptée, les travaux pourraient être terminés dans environ deux ou trois ans et feraient en sorte que les quelque 140 réseaux de transport en commun du pays seraient assujettis à des limites d'heures de service et de repos uniformes à l'échelle nationale, comme le prévoient les règlements fédéral, provincial et territorial sur les heures de service. Le gouvernement estime que ce délai dans la réalisation de cette nouvelle harmonisation n'aura pas d'effet négatif sur la compétitivité, étant donné que les commissions de transport ne sont pas en compétition directe l'une avec l'autre.

Il faut aussi noter que l'exemption pour les réseaux de transport en commun a une incidence sur la concurrence dans le secteur du transport par autobus. Les questions rattachées à la concurrence dans l'industrie du transport routier ne font pas partie de l'objectif général d'avoir en place un règlement de sécurité comme le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, mais intéressent quand même le gouvernement. Les services de transport en commun assurent fréquemment le déplacement d'étudiants et offrent des services d'affrètement pour des événements spéciaux, les plaçant donc en concurrence directe avec les autres types de groupes sectoriels d'autobus comme les autobus scolaires et les autocars. Ils peuvent mener à bien leurs activités en vertu d'une exemption tout en assurant des services d'affrètement dans les limites de leur collectivité et à moins de 25 km de ces limites, sans avoir à fonctionner selon les mêmes contraintes d'horaires et à composer avec les coûts connexes des groupes sectoriels d'autobus non exemptés afin d'être conformes au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

As mentioned, the *Motor Vehicle Transport Act* is the enabling instrument for the establishment of these Regulations. The Act contains policy objectives in section 3 to ensure that the National Transportation Policy outlined within the *Canada Transportation Act* is carried out with respect to extra-provincial bus and truck undertakings. It is the responsibility of the Department of Transport to consider the contribution or impact that the application of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* can have with respect to furtherance of the National Transportation Policy and the objective of a competitive transportation system for all Canadians.

The motor coach industry provides passenger charter service and this group in particular has long argued that transit services should be subject to the hours of service regulations, just like the school bus and motor coach sectors. Unlike transit systems, other bus companies are not subsidized and are privately operated. Their trade organization, Motor Coach Canada, has pointed out in the past that adapting the operations of their member companies to the hours of service regulations has had a substantial economic impact on their industry and they believe that it is unfair that they have to compete with public transit service that is exempt from the work-rest rules.

As well, the Canadian Bus Association provided comments when the transit service exemption was first being contemplated by the CCMTA in 1988. At that time, they had no disagreement to granting the exemption for municipal transit drivers provided it was confined to transit service per se, and did not extend to transit drivers engaged in other (non-transit) services, such as charters outside the municipal area. They argued that, if allowed, it would result in an inequitable situation with transit drivers being exempted whereas other non-transit bus drivers, operating in a similar situation, would have to follow the rules. However, despite their arguments, the exemption was adopted and, today, the exemption as worded permits transit systems to remain exempted while engaged in any type of bus service including charters, while operating “within 25 km of the boundary of the municipality.”

In addition to the safety and research arguments, the Government notes that this option provides the indirect benefit of ensuring that all charter service provided by the bus sector will be done on a more competitive basis, both within and near municipalities.

It should also be noted that there is an unintended impact on provincial and territorial jurisdiction for New Brunswick and Yukon as it applies to the regulation of transit systems in their respective jurisdictions. All of the provinces and territories, with the exception of Nunavut, have hours of service regulations that are also based on the National Safety Code Hours of Service Standard and are very consistent with, if not identical to, the federal *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*. The provincial and territorial regulations are applied to intra-provincial undertakings, which are truck and bus motor carriers that operate entirely within the boundaries of a particular province or territory. As mentioned previously, of the 12 provinces and territories that have hours of service regulations, all have an

Comme il a été indiqué, la *Loi sur les transports routiers* constitue l'instrument habilitant pour l'établissement de ce règlement. L'article 3 de la Loi présente les objectifs stratégiques visant la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée dans la *Loi sur les transports au Canada* à l'égard des entreprises extraprovinciales de transport par autobus et par camion. Il incombe au ministère des Transports d'examiner la contribution ou l'incidence de l'application du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* pour faire avancer la politique nationale des transports et l'objectif d'un réseau de transport concurrentiel pour tous les Canadiens.

L'industrie du transport routier assure des services d'affrètement aux passagers et soutient depuis longtemps que les services de transport en commun devraient être assujettis au règlement sur les heures de service, comme les autobus scolaires et les autocars. Contrairement aux réseaux de transport, les autres compagnies d'autobus ne sont pas subventionnées et sont exploitées en entreprises privées. Leur association corporative, Motor Coach Canada, a souligné par le passé que l'adaptation des activités des compagnies membres au règlement sur les heures de service a une incidence économique importante sur leur industrie et estime qu'il est injuste d'avoir à être en concurrence avec un service de transport en commun qui est exempté des règles relatives au temps de travail et de repos.

De plus, l'Association canadienne de l'autobus a transmis ses commentaires lorsque l'exemption relative aux services de transport en commun était envisagée par le CCATM en 1988. À ce moment-là, elle ne s'opposait pas à l'octroi de l'exemption pour les conducteurs des services municipaux de transport à condition que cela s'applique aux services de transport en soi et non aux conducteurs exploitant des services autres que de transport en commun, comme les services d'affrètement à l'extérieur de la zone de la municipalité. L'Association affirmait que si l'exemption était permise, cela entraînerait une situation inéquitable où des conducteurs de services de transport en commun seraient exemptés alors que d'autres conducteurs d'autobus ne servant pas au transport en commun, services exploités dans des situations semblables, n'auraient pas à respecter les règles. Toutefois, malgré ses arguments, l'exemption a été accordée et, aujourd'hui, l'exemption telle qu'elle est libellée permet aux réseaux de transport en commun de continuer d'être assujettis à l'exemption en continuant d'assurer tous les types de services de transport par autobus, y compris les services d'affrètement, et ce, « dans les limites de 25 km d'une municipalité ».

Outre les arguments en matière de sécurité et les arguments s'appuyant sur la recherche, le gouvernement fait remarquer que cette option apporte l'avantage indirect de garantir que tous les services de location fournis par le secteur des autobus seront plus concurrentiels, tant à l'intérieur qu'à proximité des municipalités.

Il convient aussi de noter qu'il existe une conséquence involontaire sur les administrations provinciale et territoriale du Nouveau-Brunswick et du Yukon, en ce qui a trait à la réglementation des réseaux de transport en commun de leur compétence respective. Toutes les provinces et tous les territoires, à l'exception du Nunavut, ont un règlement sur les heures de service fondé sur la norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité, qui est très semblable, voire identique, au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral. Les règlements provinciaux et territoriaux s'appliquent aux entreprises intraprovinciales, soit les entreprises de transport par autocar ou de camionnage dont l'exploitation se limite aux frontières de la province ou du territoire. Comme il a

exemption for public transit service, with the exception of British Columbia.

Most jurisdictions have enacted the prescriptive work-rest regulations in a similar approach as that taken by the federal government; however, three jurisdictions have chosen the approach of adopting the federal Regulations by reference “as amended from time to time” for application to intra-provincial undertakings within their own jurisdiction. This means that when the federal Government changes its Regulations from time to time, it automatically results in concurrent changes to the jurisdiction’s regulations. New Brunswick and Yukon have adopted the federal Application provisions in section 2 by reference, which, as mentioned, also contains the exemption provisions for public transit service. Consequently, the repeal of the exemption for public transit service in this amendment will inadvertently result in the removal of the exemption as it applies to the intra-provincial transit authorities based within their jurisdiction.

Currently, Yukon Territory has only one public transit service operating within their jurisdiction. The capital, the City of Whitehorse, has a 10-bus transit system that serves their population of approximately 25 000 people. Preliminary information indicates that this public transit system is likely offering a level of service that would already comply with the current work-rest rules. New Brunswick also has three transit systems with operations in Moncton, Fredericton and Saint John. This inadvertent consequence would ordinarily occur at the same time as this amendment goes into effect, unless New Brunswick and the Yukon government, should they decide to do so, take earlier steps to amend their regulations to retain their own exemption for public transit service. Both governments will most likely have to conduct a review to determine if the 20-year-old exemption for public transit service continues to be relevant to the public interest in their respective jurisdictions. While the federal government regrets the unintended consequence of this amendment, it also believes that the issues and safety concerns addressed in this amendment are no less relevant for the approximately 140 public transit systems that are under provincial and territorial jurisdiction than they are for those under federal jurisdiction.

Benefits and costs

The primary benefit of this amendment is that road safety is expected to improve as the risk in transit operations is reduced. Transit bus operators are expected to be more rested and alert, resulting in fewer critical safety incidents and collisions and improved safety for drivers, transit riders and other road users. This improved alertness is beneficial not only for the transit bus operator to avoid a collision where he or she bears partial responsibility but also to react quickly (e.g. brake or steer in time) to compensate for the frequent unsafe actions by other drivers and road users.

Several comments were received which indicated that there would almost certainly be costs associated with adoption of these Regulations, which is contrary to the millions of dollars in financial benefits cited by the City of Ottawa that we published in the

été indiqué précédemment, les 12 provinces et territoires qui ont un règlement sur les heures de service prévoient une exemption pour le service de transport en commun, sauf la Colombie-Britannique.

La plupart des administrations ont mis en œuvre leur règlement sur les heures de service et les heures de repos suivant une démarche semblable à celle adoptée par le gouvernement fédéral; toutefois, trois administrations ont choisi d’adopter le Règlement fédéral par renvoi « avec ses modifications successives » pour l’appliquer aux entreprises intraprovinciales de leur province ou territoire. C’est ainsi que lorsque le gouvernement fédéral modifie de temps à autre son règlement, les règlements des administrations sont automatiquement modifiés en conséquence. Le Nouveau-Brunswick et le Yukon ont adopté par renvoi les dispositions de l’article 2 sur-le-champ d’application, qui prévoit aussi une exemption pour le service de transport en commun. Par conséquent, l’abrogation de l’exemption pour le service de transport en commun prévue dans cette modification entraînera involontairement le retrait de l’exemption qui s’applique aux administrations de transport intraprovinciales établies dans le territoire.

À l’heure actuelle, le Territoire du Yukon ne compte qu’un seul service de transport en commun exerçant ses activités. Le réseau de transport en commun de la capitale, Whitehorse, compte 10 autobus qui desservent une population d’environ 25 000 habitants. Selon des données préliminaires, le réseau de transport en commun semble offrir un niveau de service qui serait déjà conforme aux règles actuelles relatives aux heures de service et de repos. De plus, le Nouveau-Brunswick compte trois réseaux de transport en commun, notamment à Moncton, à Fredericton et à Saint John. La répercussion involontaire devrait normalement survenir lorsque la modification entrera en vigueur, à moins que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et du Yukon décident au préalable de modifier leur règlement de manière à conserver leur propre exemption pour le service de transport en commun. Les deux gouvernements devront probablement effectuer un examen pour déterminer si l’exemption, vieille de 20 ans, pour le service de transport en commun continue d’être pertinente pour l’intérêt public de leur administration respective. Bien que le gouvernement fédéral regrette la répercussion involontaire de la modification, il est aussi d’avis que les questions et les préoccupations de sécurité qu’elle vise à régler sont tout aussi pertinentes pour les quelque 140 réseaux de transport en commun qui sont du ressort des provinces et des territoires qu’elles ne le sont pour ceux qui sont du ressort fédéral.

Avantages et coûts

Le principal avantage de ce projet de modification est que la sécurité routière devrait s’améliorer du fait que le risque pour les opérations de transport en commun serait réduit. Les conducteurs d’autobus devraient être plus reposés et plus vigilants, réduisant du coup le nombre d’incidents critiques de sécurité et de collisions, et améliorant la sécurité des conducteurs, des passagers du transport en commun et des autres usagers de la route. Cette vigilance améliorée est avantageuse, non seulement pour les conducteurs des transports en commun afin d’éviter une collision dont ils seraient responsables en partie, mais aussi en raison du temps de réaction rapide (par exemple le fait de freiner ou de manœuvrer à temps), qui permet de compenser pour les nombreux gestes dangereux posés par les autres conducteurs et les usagers de la route.

Plusieurs commentaires ont été reçus selon lesquels il y aurait presque certainement des coûts associés à l’adoption du Règlement, ce qui va à l’encontre des avantages financiers de l’ordre de millions de dollars cités par la Ville d’Ottawa dans le Résumé de

Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) for Part I. The City submitted comments to clarify that the financial impact of implementing the Regulations reflected analysis that they had conducted based on proposed changes to their scheduling process, which did not take into account all of the changes that full regulation would entail. Nevertheless, Ottawa anticipates that they will be able to neutralize the minor costs which could arise from adoption of the full hours of service rules. This will require considerable modification to their work scheduling procedure, which will be likely limit a driver's ability to work double shifts, exchange their work and book available work for special events and statutory holidays. The Windsor transit system indicated that conforming to the rules would cost them \$1 million per year and require hiring at least 15 drivers. No costing information was available from the Outaouais transit system. The Government agrees that there will be costs associated with full adoption of the hours of service rules, but believes that those costs are both acceptable and a necessary part of providing safe transit services to Canadians.

The provinces of Ontario and Quebec would be responsible for enforcement of the Regulations. It is expected that, based on the relative size of each transit system, it would require 6 to 10 person-days of audit effort to conduct a periodic facility audit of a transit system's scheduling and work records, with an estimated cost of \$5,000 per audit.

If transit riders knew that their transit system was subject to work-rest rules that are designed to combat driver fatigue and improve safety, it would likely increase public confidence in the safety of the transit operations. This should maintain or possibly increase usage by transit riders and thereby improve the efficiency of the transit system. This improvement in efficiency should serve to support the financial investments made by all three levels of government in order to promote transit to reduce urban traffic congestion, fuel consumption and its associated emissions of greenhouse gas and smog.

Consultation

The Government conducted pre-publication consultations with some stakeholders. The consultations were held with the three federally regulated transit operators, labour representatives, the industry's national association and affected provincial and territorial regulatory agencies.

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 14, 2009 and a 30-day period was provided for comments. The Government also issued a press release announcing the pre-publication and invited interested parties to provide their comments. Separate notice of the pre-publication was also sent to the transit authority management and labour representatives for the three transit systems in question, the provincial and territorial governments and CCMTA, as well as several national industry associations and stakeholders. The Government received 17 responses to the proposal including three from transit authorities, two from union locals, two from provincial governments, three from trade associations, four from bus drivers and three from private individuals. The Ottawa transit system, as the petitioner, was supportive of this amendment along with the trade association Motor Coach Canada and one bus driver. The transit

l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR), pour la Partie I. La Ville a présenté des commentaires pour préciser que l'incidence financière de la mise en œuvre du Règlement reflétait l'analyse réalisée en fonction des changements proposés à leur processus d'ordonnancement, laquelle n'a pas tenu compte de toutes les modifications que le règlement complet occasionnerait. Néanmoins, la Ville d'Ottawa croit qu'elle sera en mesure de neutraliser les coûts moins importants qui pourraient découler de l'adoption de l'ensemble des règles visant les heures de service, ce qui nécessitera un remaniement important de la procédure d'ordonnancement du travail et limitera la possibilité pour un conducteur de faire deux quarts de travail consécutifs, d'échanger son travail et de prévoir sa disponibilité pour travailler lors d'activités spéciales ou de jours fériés. Les responsables du réseau de transport en commun de Windsor ont indiqué que se conformer aux règles leur coûterait un million de dollars par année et nécessiterait l'embauche d'au moins 15 conducteurs. Aucun renseignement lié aux coûts n'était disponible relativement au réseau de transport en commun de l'Outaouais. Le gouvernement convient qu'il y aura des coûts associés à l'adoption intégrale des règles visant les heures de service, mais il estime que ces coûts sont à la fois acceptables et nécessaires pour fournir des services de transport en commun sécuritaires aux Canadiens.

Les provinces de l'Ontario et du Québec seraient chargées d'appliquer le Règlement. Il est prévu que, selon la taille relative de chaque réseau de transport en commun, il faudra 6 à 10 jours-personnes pour effectuer les vérifications périodiques des horaires et des dossiers de travail d'un réseau, pour un coût approximatif de 5 000 \$ par vérification.

Si les usagers du transport en commun savaient que leur réseau était assujéti à des règles en matière d'heures de service et de repos établies pour contrer la fatigue des conducteurs et améliorer la sécurité, le public serait plus susceptible d'avoir confiance dans la sécurité des opérations de transport en commun. Ce sentiment de confiance devrait maintenir ou même accroître le nombre des usagers et, par le fait même, améliorer l'efficacité du réseau. Cette amélioration de l'efficacité pourrait servir à soutenir les investissements financiers des trois ordres de gouvernement afin de promouvoir le transport en commun en vue de réduire la congestion, la consommation de carburant et les émissions connexes de gaz à effet de serre et de smog.

Consultation

Le gouvernement a tenu des consultations préalables à la publication avec certains intervenants, notamment avec les trois exploitants de services fédéraux de transport en commun, des représentants syndicaux, l'association nationale de l'industrie et les organismes provinciaux et territoriaux de réglementation affectés.

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 14 mars 2009 et une période de 30 jours a été allouée aux fins de commentaires. Le gouvernement a également publié un communiqué de presse annonçant la publication préalable et a invité les parties intéressées à présenter leurs commentaires. D'autres avis de la publication préalable ont également été envoyés aux représentants patronaux et syndicaux des trois réseaux de transport en commun en question, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et au CCATM, ainsi qu'à plusieurs associations nationales de l'industrie et à des intervenants. Le gouvernement a reçu 17 réponses à la proposition, soit trois réponses venant de commissions de transport, deux réponses de syndicats locaux, deux réponses de gouvernements provinciaux, trois réponses d'associations professionnelles, quatre réponses de conducteurs d'autobus et trois réponses de particuliers.

systems in the Outaouais and Windsor, the two union locals, three bus drivers and the three private individuals were opposed to the amendment. The other two trade associations, the Canadian Urban Transit Association and the Quebec Urban Transport Association both raised concerns, as did the provinces of Quebec and Ontario.

Most of the comments received were focused on issues that had already been well documented and adequately addressed in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) for Part I. The concerns raised were mainly related to the justification and rationale for the amendment and the Government's intention to amend the regulations outside of the CCMTA process. There were very few new issues identified during this stage of consultation.

The comments from the provinces of Quebec and Ontario were primarily focused on their desire for the Government to utilize the CCMTA process, which was a comment echoed by several others. The comments stated that modifying the federal regulations without giving the CCMTA the opportunity to conduct in-depth analysis and consultations is contrary to the usual and collaborative approach. As mentioned, the Government hopes to engage CCMTA in just such a review at the earliest opportunity; however, none of the comments received provided any suggestions regarding alternative approaches to regulation in the interim, other than the status quo, that would effectively address the fatigue-related risk in transit operations during the estimated period of two to three years for the CCMTA process to be completed.

Labour issues

Several comments were received which questioned the motive behind Ottawa's petition to remove the exemption for their transit operation; however, that was not a factor in the Government's safety-focused review of the transit exemption. As well, several other comments were received which expressed concern that this amendment could affect on-going labour negotiations between the City of Ottawa and its transit workers. The Government responds by pointing out that the air, marine, rail and road modes of transportation include tens of thousands of unionized workers operating under hundreds of collective agreements, which, at any given time, may or may not be under negotiation. As well, in other comments, the Quebec Urban Transportation Association noted that since transit companies are currently exempt from the Regulations, collective agreements and mechanisms for assigning, relieving and tracking drivers differ from what the law prescribes and, consequently, there was a need to renegotiate collective agreements and to change various processes related to driver assignment. The Government agrees with the Association that this step is required and, while it acknowledges the sensitivity of the on-going labour negotiations, the Government also believes that there are serious safety risks that need to be addressed expeditiously. At any rate, it is inevitable that collective agreements will require change irrespective of when this amendment goes into effect. In essence, this amendment should not be linked to other regulations or agreements since they each serve separate objectives.

La commission de transport en commun d'Ottawa, en tant que pétitionnaire, soutenait cette modification, tout comme l'association corporative Motor Coach Canada et un conducteur d'autobus. Les commissions de transport en commun de l'Outaouais et de Windsor, les deux syndicats locaux, trois conducteurs d'autobus et trois particuliers étaient contre la modification. Les deux autres associations corporatives, l'Association canadienne du transport urbain et l'Association du transport urbain du Québec, ont toutes deux fait part de certaines préoccupations, tout comme l'ont fait les provinces du Québec et de l'Ontario.

La plupart des commentaires reçus portaient principalement sur des questions qui avaient déjà été bien documentées et adéquatement abordées dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) pour la Partie I. Les préoccupations soulevées étaient principalement liées à la justification et au motif concernant la modification et à l'intention du gouvernement de modifier le Règlement sans recourir au processus du CCATM. Il n'y a eu qu'un très faible nombre de nouvelles questions soulevées dans le cadre de ces consultations.

Les commentaires des provinces du Québec et de l'Ontario portaient essentiellement sur leur désir de voir le gouvernement utiliser la procédure du CCATM, un commentaire repris par plusieurs intervenants. Les commentaires établissaient que le fait de modifier la réglementation fédérale sans donner au CCATM la possibilité de mener une analyse approfondie et des consultations est contraire à l'approche collaborative habituelle. Comme il a été mentionné, le gouvernement espère mettre le CCATM à contribution pour un tel examen à la première occasion. Toutefois, aucun des commentaires reçus ne proposait d'approche de rechange pour une réglementation intérimaire autre que le statu quo. Une telle approche aurait permis d'aborder de façon efficace le risque lié à la fatigue dans les opérations de transport en commun durant la période de deux ou trois années nécessaire au CCATM pour compléter le processus.

Questions liées au travail

Plusieurs commentaires remettaient en question le véritable motif de la pétition d'Ottawa visant le retrait de l'exemption du transport en commun. Toutefois, cette question ne s'est pas avérée un facteur dans le cadre de l'examen par le gouvernement de l'exemption des transports en commun, qui se concentre sur la sécurité. En outre, plusieurs autres commentaires reçus faisaient état de préoccupations selon lesquelles cette modification pourrait avoir une incidence sur les négociations collectives en cours entre la Ville d'Ottawa et les travailleurs des transports en commun. Le gouvernement répond que les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier comptent des dizaines de milliers de travailleurs syndiqués qui exercent leurs activités sous le régime de centaines de conventions collectives qui, à n'importe quel moment, peuvent être ou non en cours de négociation. Par ailleurs, dans d'autres commentaires, l'Association du transport urbain du Québec a indiqué qu'étant donné que les entreprises de transport en commun sont actuellement exemptées du Règlement, les conventions collectives et les mécanismes d'affectation, de relève et de suivi des conducteurs diffèrent des prescriptions de la loi et, par conséquent, il existe un besoin de renégocier les conventions collectives et de modifier les divers processus liés à l'affectation des conducteurs. Le gouvernement est d'accord avec l'Association que cette mesure est requise et, bien qu'il reconnaisse la sensibilité des négociations collectives en cours, le gouvernement estime aussi qu'il existe des risques graves pour la sécurité qui doivent être abordés le plus rapidement possible. En

Limited safety data

Several comments noted that the limited data in the RIAS had been primarily focused on the Ottawa transit system and expressed concern with this, given the potential impact that this amendment could have on the regulation of other transit systems throughout the country. In response, the Government notes that, during the early stages of its analysis, it provided notice to all three of the transit systems that the removal of the exemption was under consideration and invited them to submit comment. The Government then conducted its analysis based on the information that was submitted, as well as on other relevant information that was available.

Transit system safety

Several detailed comments were submitted which described the numerous safety measures currently being undertaken within transit operations. On one hand, these comments indicated that transit systems were already operating substantially in compliance with the existing regulations and that there was no need to bring this sector under the hours of service regulations. On the other hand, these same comments were contradictory in that they also felt that this amendment would have a considerable effect on their operations. The Government believes that, in this case, there is an inverse relationship between compliance and impact, in that the greater the impact, the more it serves as evidence that transit authorities are not respecting science-based work-rest scheduling. The Government's position remains that transit passengers should not be forced to accept a level of safety protection that is less than that provided for passengers in any of the other three modes of transportation, for motor coach or school bus passengers, or for the shipment of trucked freight.

Scheduling flexibility

All three of the transit authorities indicated that they are required to address demands related to absenteeism, special events, afternoon school extras, charters, emergency situations, road or weather conditions, etc. They noted that the Regulations will limit their ability to manage these demands through the use of overtime shifts and expressed the need for flexible scheduling. The Government believes that most demands can be addressed by adding driver and bus capacity to their transit operations, not unlike carriers in other modes and in other bussing operations. The Government notes that all other truck and bus sectors, including the approximately 30 transit systems within British Columbia, have already been able to adapt their operations to conform to the Regulations. Consequently, the Government is not, at present, convinced of the necessity for additional flexibility beyond the existing rules with respect to transit system operations. However, the Government is prepared to consider the possibility of issuing a subsequent tightly focused exemption if the transit authorities can justify the need. As mentioned previously, such an exemption would have to be in the public interest and also not be likely to affect safety.

toute hypothèse, les conventions collectives devront inévitablement être modifiées quel que soit le moment de l'entrée en vigueur de la modification. Essentiellement, cette modification ne devrait pas être liée à d'autres règlements ou ententes puisqu'ils ont chacun des objectifs différents.

Données limitées de sécurité

Plusieurs commentaires indiquaient que les données limitées contenues dans le RÉIR avaient été principalement axées sur le réseau de transport en commun d'Ottawa et faisaient état des préoccupations exprimées compte tenu de l'incidence potentielle que cette modification pourrait avoir sur la réglementation d'autres réseaux de transport en commun dans l'ensemble du pays. En réponse, le gouvernement souligne qu'au cours des premières étapes de son analyse, il a informé les trois réseaux de transport en commun qu'il envisageait le retrait de l'exemption et leur a demandé de présenter leurs commentaires. Le gouvernement a ensuite réalisé son analyse en fonction de l'information qui lui a été fournie et d'autre information pertinente disponible.

Sécurité du système de transport en commun

Plusieurs commentaires détaillés ont été présentés relativement aux nombreuses mesures de sécurité actuellement mises en œuvre dans les services de transport en commun. D'une part, ces commentaires indiquaient que les réseaux de transport en commun se conformaient déjà dans une large mesure au règlement existant et qu'il n'était pas nécessaire de rendre ce secteur conforme au règlement sur les heures de service. D'autre part, ces mêmes commentaires étaient contradictoires en ce sens que les exploitants de services de transport en commun estimaient également que cette modification aurait une incidence considérable sur leurs activités. Le gouvernement estime que, dans ce cas, il y a une relation inverse entre la conformité et l'incidence, et que plus grande est l'incidence, plus on fait la preuve que les commissions de transport ne respectent pas l'établissement des horaires de travail et de repos basé sur la science. Le gouvernement maintient sa position à l'effet que les passagers des transports en commun ne devraient pas être tenus d'accepter un niveau de protection et de sécurité inférieur à celui dont disposent les passagers des trois autres modes de transport, des autocars ou des autobus scolaires, ou qui est inférieur au niveau exigé pour l'expédition de marchandises par camion.

Flexibilité dans l'établissement des horaires

Les trois commissions de transport ont indiqué qu'elles étaient tenues de répondre aux demandes liées à l'absentéisme, aux activités spéciales, aux activités scolaires en après-midi, à l'affrètement, aux situations d'urgence et aux conditions routières et météorologiques, etc. Elles ont souligné que le Règlement allait limiter leur capacité à gérer ces demandes au moyen des heures supplémentaires et ont exprimé le besoin d'une certaine flexibilité en matière d'ordonnancement. Le gouvernement estime que la plupart des demandes peuvent être abordées grâce à l'ajout de conducteurs et à l'accroissement de la capacité des autobus. Le gouvernement souligne que tous les autres secteurs du camionnage ou du transport par autobus, y compris les quelque 30 réseaux de transport en commun de la Colombie-Britannique, ont déjà été en mesure d'adapter leurs activités pour se conformer au Règlement. Par conséquent, à l'heure actuelle, le gouvernement n'est pas convaincu de la nécessité d'une flexibilité additionnelle au-delà des règles existantes à l'égard des activités des réseaux de transport en commun. Néanmoins, le gouvernement est prêt à envisager la possibilité d'émettre par la suite une exemption très ciblée si les commissions de transport peuvent en justifier le

Direct link between collisions and fatigue

Several comments expressed concern with the research and the lack of data that establishes a direct cause and effect link between collisions and the effects of fatigue. They also noted that there was a lack of any scientific study supporting the proposed change. The comments claimed that existing studies were industry-specific, only looked at long haul trucking and did not take into account the unique working and driving conditions experienced by urban transit drivers and that, as such, these studies cannot be relied on to support the amendment. The Government reviewed the comments and concluded that these studies are indeed relevant because they focus on human physiology, which is the same irrespective of whether a driver is operating a truck or bus, in long-haul operations or in a congested urban environment. Driver fatigue moves on a continuum from full alertness to drowsiness. It is gradual, continuous and not likely to be recognized by the driver. It results in disinclination towards driving effort, inattentiveness and driver error, which in turn results in collisions and safety incidents, which may have nothing to do with falling asleep at the wheel. Unsafe lane changes, failing to stop in time, following too close or running off the road and many other causal factors of crashes are all associated with driver fatigue, and it is the risks associated with these types of driver error that the Government wants to mitigate. The transit authority in Ottawa commented that they reviewed their collision history and noted that an average of 354 or 25% of 1409 total collisions that occur on average each year are deemed as preventable or that their drivers are considered responsible and at-fault. Ottawa transit also determined that there had been an elevated number of collisions occurring that coincided with the drop in alertness that normally occurs during the circadian rhythm trough in the afternoon. Furthermore, they noted that the number of bus-related collisions had been increasing over the last three years, with preventable collisions rising by 16% and total collisions rising by 28.5%. Conversely, the transit system in Outaouais noted that their drivers had been involved in just three serious accidents over the past three years and their drivers appear to have been in compliance with hours of service rules. Windsor transit conducted a similar review of data over the last three years, which showed no correlation between hours worked and the occurrence of safety infractions or accidents for these operators. In response to this, and as previously mentioned, the Government believes in taking a precautionary approach where there are serious threats to the safety of drivers, riders and other road users. Consequently, the Government is of the view that it is preferable that the hours of work and rest for commercial drivers be monitored and limited, ensuring that passengers using federally regulated urban transit receive comparable safety protection to other forms of bussing and other modes of transport. The Government believes that there are very high levels of social responsibility that go with working as a professional driver of a large commercial vehicle, in an environment where you have been entrusted with the safety of paying passengers, and share your workplace with pedestrians, cyclists and other road users.

besoin. Conformément à ce qui a été mentionné précédemment, une telle exemption ne serait émise que s'il était dans l'intérêt public de le faire et qu'elle ne risquait pas d'entraîner des conséquences pour la sécurité.

Lien direct entre les collisions et la fatigue

Plusieurs commentaires faisaient état de préoccupations relatives à la recherche et au manque de données établissant un lien direct de cause à effet entre les collisions et les effets de la fatigue. Les commentaires faisaient également état de l'absence d'étude scientifique à l'appui de la modification proposée. Les commentaires indiquaient également que les études existantes étaient propres à l'industrie, n'examinaient que le transport en zone longue par camion et ne tenaient pas compte des conditions uniques de conduite et de travail des conducteurs du transport en commun urbain, et qu'il n'était donc pas possible de se rapporter à ces études pour appuyer la modification. Le gouvernement a examiné les commentaires et a conclu que ces études étaient en fait pertinentes, car elles portent sur la physiologie humaine, qui est la même peu importe si un conducteur conduit un camion ou un autobus, lors d'activité de transport en zone longue ou dans un milieu urbain en présence d'embouteillages. La fatigue d'un conducteur évolue dans un continuum allant de la vigilance complète à la somnolence. Cette évolution est graduelle et continue et n'est pas susceptible d'être perçue par le conducteur. En conséquence, le conducteur est moins enclin à soutenir l'effort de conduite, est inattentif et commet des erreurs, ce qui en retour donne lieu à des collisions et à des incidents qui n'ont éventuellement rien à voir avec le fait de s'endormir au volant. Les changements de voie dangereux, l'omission d'immobiliser le véhicule à temps, le fait de suivre un véhicule de trop près, les sorties de route et de nombreux autres facteurs causals de collision sont tous associés à la fatigue du conducteur, et ce sont les risques associés à ces types d'erreurs que le gouvernement souhaite atténuer. Les responsables de la commission de transport en commun d'Ottawa ont indiqué qu'ils avaient examiné leur historique de collision et que, sur un total de 1409 collisions se produisant en moyenne chaque année, il était survenu en moyenne 354 collisions (ou 25 %) qui auraient pu être évitées ou dont la faute ou la responsabilité avait été attribuée au conducteur. Les responsables de la commission ont également déterminé qu'il y avait eu un nombre élevé de collisions coïncidant avec la diminution de la vigilance qui se produit généralement dans le rythme circadien au cours de l'après-midi. De plus, Ottawa a également indiqué que le nombre de collisions mettant en cause des autobus avait augmenté au cours des trois dernières années : le nombre de collisions évitables a augmenté de 16 % et le nombre total de collisions a augmenté de 28,5 %. À l'inverse, les conducteurs du réseau de transport en commun de l'Outaouais, qui semblaient respecter les règles visant les heures de service, n'ont été impliqués que dans trois accidents graves au cours des trois dernières années. Le réseau de transport en commun de Windsor a mené un examen similaire des données sur les trois dernières années, examen qui n'a montré aucune corrélation entre les heures travaillées et l'occurrence des infractions à la sécurité ou des accidents concernant ces conducteurs. À la suite de cet examen et comme il a été mentionné précédemment, le gouvernement croit en l'adoption d'une approche prudente lorsqu'il existe des risques graves pour la sécurité des conducteurs, des usagers du transport en commun et des autres usagers de la route. Par conséquent, le gouvernement est d'avis qu'il est préférable que les heures de service et de repos des conducteurs de véhicules utilitaires fassent l'objet d'une surveillance et soient limitées, assurant ainsi que les usagers des

Other Regulatory Safeguards

Several comments were also received which suggested that there were already adequate regulatory safeguards to combat fatigue contained within other existing legislation. For example, the Province of Quebec commented that there were provisions within their *Highway Safety Code* that prohibit driving when a driver is impaired by fatigue to the point where it is dangerous. As well, there are obligations for employers under the provincial occupational health and safety regulations. They also noted that section 217.1 of the *Criminal Code* contains provisions that require employers to take reasonable steps to prevent bodily harm to any person arising from that work. The Government responds by noting that extra-provincial undertakings are, in most cases, subject to federal law and not provincial law. However, even if one were to assume that the three extra-provincial transit undertakings were, in any event, already subject to either a similar provincial or federal law, the Government is of the view that general worker safety laws such as those cited, are not as effective as prescriptive work-rest rules that are designed to combat the risks associated with commercial driver fatigue. For one, the more general worker safety laws result in far fewer prosecutions for fatigue-related safety violations likely because fatigue is often difficult to recognize and assess. As well, these laws are usually only invoked after the occurrence of a serious work-related injury or fatality whereas hours of service regulations provide definitive and measurable limitations that are intended to limit risk and thereby prevent the collision-related injury or fatality from occurring in the first place. As an example, it should be noted that the provisions pertaining to criminal negligence causing bodily harm that are contained within section 217.1 of the *Criminal Code* has only resulted in one conviction within Canada since that provision went into effect in 2004, and that incident was related to a worker fatality that did not have fatigue as an issue. It is also important to recognize that the three transit systems each submitted comments that acknowledged that some of their drivers are permitted to operate beyond the science-based limitations established by the regulations, despite these other existing regulatory safeguards. The City of Ottawa noted in their comments that, during holiday weekends, over 50 Ottawa drivers were working and driving up to 55 hours with as little as 12 or 13 hours off-duty in total from Saturday morning to late Monday evening, a span of three days and two nights. Nor were these other laws able to prevent the recent agreement between the City of Ottawa and its drivers to implement a limit of 17 driving hours within a work-shift to be followed by a minimum of 6 consecutive hours off-duty, which significantly exceeds the limit within these Regulations of 13 driving hours and a required 8 consecutive hours off-duty. This risk is deemed unacceptable and the existing laws have not been effective at preventing this type of occurrence. The Government believes that it cannot rely on other highway safety, labour or criminal law to adequately address the issue of fatigue risk in transit operations, and, consequently, it is of the view that applying the prescriptive work-rest rules to transit operation

services de transport en commun de compétence fédérale bénéficier d'un niveau de protection comparable à celui offert dans d'autres types de transport par autobus ou d'autres modes de transport. Le gouvernement estime que les niveaux de responsabilité sociale sont très élevés quand il s'agit de travailler comme conducteur professionnel de véhicules utilitaires imposants, dans un environnement où la sécurité des passagers payants vous est confiée et votre lieu de travail doit être partagé avec des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route.

Autres mesures de protection réglementaires

Plusieurs commentaires reçus suggéraient également qu'il existait déjà des mesures réglementaires de protection dans d'autres lois pour lutter contre la fatigue. Par exemple, la Province du Québec a déclaré qu'il existait des clauses dans le *Code de la sécurité routière* qui interdisent à quiconque de conduire lorsque ses facultés sont affaiblies en raison de la fatigue au point où cela s'avère dangereux. En outre, les employeurs ont également des obligations en vertu de la réglementation provinciale sur la santé et la sécurité au travail. Il a été également souligné que l'article 217.1 du *Code criminel* prescrit que les employeurs doivent prendre des mesures raisonnables pour éviter toute blessure corporelle à une personne dans l'exécution de son travail. Le gouvernement répond en précisant que les entreprises extraprovinciales sont, dans la plupart des cas, assujetties aux lois fédérales et non aux lois provinciales. Cependant, même si on devait supposer que les trois entreprises extraprovinciales de transport en commun sont déjà assujetties à une loi provinciale ou à une loi fédérale similaire, le gouvernement pense que des lois générales sur la sécurité des travailleurs, comme celles qui ont été mentionnées ne sont pas aussi efficaces que les règles normatives sur les heures de travail et de repos conçues pour lutter contre les risques liés à la fatigue pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Pour certains, les lois plus générales sur la sécurité des travailleurs donnent lieu à beaucoup moins de poursuites contre des infractions à la sécurité liées à la fatigue, probablement parce que la fatigue est souvent difficile à reconnaître et à évaluer. Par ailleurs, ces lois sont habituellement invoquées seulement après l'occurrence d'une blessure grave ou d'un décès au travail, alors que le règlement sur les heures de service prévoit des restrictions définitives et mesurables visant à limiter et, par conséquent, à empêcher les blessures ou les décès liés à une collision. À titre d'exemple, il convient de souligner que les dispositions portant sur la négligence criminelle causant des lésions corporelles contenues dans l'article 217.1 du *Code criminel* n'ont entraîné qu'une seule condamnation au Canada depuis l'entrée en vigueur de cette disposition en 2004. En outre, l'incident a été relié au décès d'un travailleur qui ne présentait aucun problème de fatigue. Il est important de reconnaître aussi que les trois réseaux de transport en commun ont soumis des commentaires, dans lesquels ils reconnaissent que certains de leurs conducteurs pouvaient conduire au-delà des limites scientifiques établies par les règlements, malgré l'existence de ces autres mesures de protection. La Ville d'Ottawa a noté, dans ses commentaires, que, durant les fins de semaine de congé, plus de 50 conducteurs d'Ottawa travaillaient et conduisaient jusqu'à 55 heures, avec uniquement 12 ou 13 heures de repos en tout du samedi matin au lundi soir, soit une période de trois jours et deux nuits. Ces autres lois n'ont pas pu empêcher non plus l'entente récente conclue entre la Ville d'Ottawa et ses conducteurs visant l'implantation d'une limite de 17 heures de conduite dans un quart de travail suivies de 6 heures consécutives minimales de repos, ce qui dépasse considérablement la limite de 13 heures de conduite prévue par le Règlement

scheduling will also serve to provide context in terms of what is acceptable and, by doing so, will help to support and facilitate the enforcement and effectiveness of other labour and criminal legislation that is designed to protect workers and the public.

Motor Coach Canada provided comment that fully supports this amendment. They completely agreed with the rationale for eliminating the exemption as set out in the RIAS and strongly believe that the continuation of the exemption cannot be justified.

The Canadian Urban Transit Association commented that they decided that the three transit systems operating under federal jurisdiction are best able to provide their own comments on the proposed amendments. Therefore, the Association focused its comments primarily on the Government's intention to propose changes to the other provincial and territorial regulators that would amend the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9 that would remove the transit service exemption for all transit service operations across Canada. On behalf of its 120 members, the Association requested that the Government refrain from doing so because of their safety record, the need for more research, and the existence of other safety legislation. However, as mentioned, the Government believes that the rationale and justification for removing the transit exemption is equally applicable to all transit systems and affirms its commitment to raise this issue within the CCMTA when Standard No. 9 is next under review. The Association is encouraged to participate in that process and make its views known at that time.

No comments were received regarding the Government's proposal for these Regulations to come into force six months after the day on which they are registered.

Implementation, enforcement and service standards

Transit authorities are responsible for ensuring that their work-rest scheduling practices comply with the requirements of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*. To prepare for implementation, the transit authorities will need to amend their administrative processes, train employees as to their new work-rest obligations arising from the Regulations, and to ensure that sufficient audit procedures and record-keeping are in place.

Under the *Motor Vehicle Transport Act*, the provincial and territorial governments are delegated the authority to enforce these Regulations. All three transit authorities are currently being monitored by the provinces of Quebec and Ontario for compliance with other motor carrier regulations. This amendment will add one more standard to be monitored. It is anticipated that enforcement will consist of a periodic audit of the records kept by each

et l'exigence de 8 heures consécutives de repos. Ce risque est jugé inacceptable, et les lois actuelles n'ont pas réussi à empêcher que cela ne se produise. Le gouvernement estime qu'il ne peut pas compter sur d'autres lois (sécurité routière, droit du travail et droit pénal) pour traiter de manière adéquate la question du risque de fatigue dans les opérations de transport en commun, et il croit par conséquent que le fait d'appliquer les règles normatives relatives aux heures de service et de repos à l'organisation des opérations de transport permettra également de fournir un cadre d'acceptabilité. Ce cadre permettra d'appuyer et de faciliter l'application et l'efficacité des autres lois (droit du travail et droit pénal) visant à protéger les travailleurs et le public.

Motor Coach Canada a transmis un commentaire qui appuie complètement la présente modification. L'organisme accepte intégralement la justification du retrait de l'exemption présentée dans le REIR et croit fermement qu'on ne peut pas justifier la poursuite de cette exemption.

L'Association canadienne du transport urbain a fait connaître sa décision à l'effet que les trois commissions de transport en commun opérant sous compétence fédérale sont plus en mesure de fournir leurs propres commentaires sur les modifications proposées. L'Association a par conséquent fait porter l'essentiel de ses commentaires sur l'intention du gouvernement de proposer des changements aux autres responsables provinciaux et territoriaux de la réglementation qui modifieraient la Norme n° 9 sur les heures de service du *Code canadien de sécurité* qui supprimerait l'exemption concernant le service de transport en commun pour toutes les opérations de service de transport en commun au Canada. Au nom de ses 120 membres, l'Association a demandé au gouvernement de ne pas aller dans ce sens, en raison de son bilan de sécurité, de la nécessité d'effectuer de la recherche approfondie et de l'existence d'autres lois en matière de sécurité. Cependant, tel qu'il a été mentionné précédemment, le gouvernement est d'avis que la justification d'abroger l'exemption de transport en commun est également applicable à tous les réseaux de transport en commun, et il affirme sa détermination à soulever cette question au CCATM, lequel examinera la Norme n° 9. L'Association est invitée à participer à ce processus et à faire connaître ses opinions.

Aucun commentaire n'a été reçu sur la proposition du gouvernement d'appliquer ce règlement six mois après son enregistrement.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les autorités de transport en commun doivent s'assurer que les pratiques d'établissement des horaires de repos et de travail respectent les exigences du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Afin de se préparer en vue de la mise en vigueur, ces autorités devront modifier leurs processus administratifs, pour former leurs employés de manière à ce que ceux-ci connaissent leurs nouvelles obligations sur les heures de service et de repos qui découlent du Règlement, et pour voir à ce que suffisamment de procédures de vérification et de tenue de livres soient en place.

En vertu de la *Loi sur les transports routiers*, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont l'autorité déléguée pour faire respecter ce règlement. Les trois commissions de transport font à l'heure actuelle l'objet d'un examen par les provinces du Québec et de l'Ontario pour vérifier leur conformité à d'autres règlements du transport routier. Cette modification fera en sorte de soumettre une norme de plus à l'examen. Il est prévu que

transit authority. The Department of Transport will work with each province affected to verify that the necessary resources are in place to ensure compliance with this amendment.

Contact

Brian Orrbine
Chief
Motor Carriers
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 17th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email : brian.orrbine@tc.gc.ca

l'application de la Loi consistera en une vérification périodique des dossiers tenus par chaque commission de transport en commun. Le ministère des Transports travaillera avec chaque province touchée pour vérifier que les ressources nécessaires sont en place afin que la modification soit respectée.

Personne-ressource

Brian Orrbine
Chef
Groupe des transporteurs routiers
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : brian.orrbine@tc.gc.ca

Registration
SOR/2009-158 May 29, 2009

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Abénakis de Wôlinak)

Whereas, by Order in Council P.C. 1951–6016 of November 12, 1951, it was declared that the council of the Abénakis de Bécancour Band, in the Province of Quebec, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas, by Band Council Resolution dated April 7, 1983, it was resolved that the name of the band be changed to the Abénakis de Wôlinak Band;

Whereas the band has developed its own election code and a local community electoral system for selecting a chief and councillors;

Whereas conversion to a local community electoral system would better serve the needs of the band;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good government of the band that the council of that band be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Abénakis de Wôlinak)*.

Gatineau, Quebec, May 29, 2009

CHUCK STRAHL
*Minister of Indian Affairs
and Northern Development*

ORDER AMENDING THE INDIAN BANDS COUNCIL ELECTIONS ORDER (ABÉNAKIS DE WÔLINAK)

AMENDMENT

1. Item 1 of Part VI of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2009-158 Le 29 mai 2009

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Abénakis de Wôlinak)

Attendu que, dans le décret C.P. 1951–6016 du 12 novembre 1951, il a été déclaré que le conseil de la bande Abénakis de Bécancour, dans la province de Québec, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que, par la résolution du conseil de bande du 7 avril 1983, le nom de la bande a été remplacé par bande Abénakis de Wôlinak;

Attendu que la bande a établi ses propres règles électorales et un système électoral communautaire pour l'élection du chef et des conseillers;

Attendu que la conversion à un système électoral communautaire servirait mieux les intérêts de la bande;

Attendu que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de la bande que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*^a,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*^a, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Abénakis de Wôlinak)*, ci après.

Gatineau (Québec), le 29 mai 2009

*Le ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien,*
CHUCK STRAHL

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR L'ÉLECTION DU CONSEIL DE BANDES INDIENNES (ABÉNAKIS DE WÔLINAK)

MODIFICATION

1. L'article 1 de la partie VI de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a R.S., c. I-5
¹ SOR/97-138

^a L.R., ch. I-5
¹ DORS/97-138

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Description**

This initiative is of interest to and is limited to the Première nation des Abénakis de Wôlinak whose membership no longer wishes to select their council by elections held in accordance with section 74 of the *Indian Act*.

Currently, a band holding elections under the *Indian Act* can request a change to their electoral system and convert to the use of a community election code by having the *Indian Bands Council Elections Order*, made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development pursuant to subsection 74(1), amended to reflect a reversion to a community electoral system.

At the request of the Première nation des Abénakis de Wôlinak, the *Indian Bands Council Elections Order* will be amended so that the Band no longer selects its council by elections held in accordance with the electoral provisions of the *Indian Act*.

The *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak* and the community ratification process that has taken place are consistent with the department's *Conversion to Community Election System Policy*, which sets out the criteria governing the removal of a band from the electoral provisions of the *Indian Act*.

Alternatives

In order to give effect to the *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak*, there is no alternative but to regulate the change requested by the Première nation des Abénakis de Wôlinak. Such an order will permit the Band to hold its elections in accordance with this code.

Benefits and costs

The amending of the *Indian Bands Council Elections Order* ensures that members of the Première nation des Abénakis de Wôlinak can conduct the leadership selection process according to their own values. There is no cost consequence involved. Henceforth, the Band assumes full responsibility for the conduct of the entire electoral process.

Consultation

This amendment was initiated at the request of the Première nation des Abénakis de Wôlinak and affects all its members. The department provided assistance to the First Nation in the development of the *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak*, which in turn fulfilled Canada's commitment to strengthen aboriginal governance. The code underwent a community ratification process, wherein a majority of the votes cast by the Band's electors were in favour of an amendment being brought to the *Indian Bands Council Elections Order* and all future elections being conducted in accordance with the aforementioned code.

Compliance and enforcement

Compliance with the *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak* during the conduct of elections and disputes arising therefrom is now the responsibility of the Abénakis de Wôlinak Band.

**ÉNONCÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)***Description**

Cet arrêté ministériel est dans l'intérêt de, et se limite à la Première nation des Abénakis de Wôlinak dont les membres ne souhaitent plus choisir leur conseil selon des élections tenues en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens*.

Présentement, une bande tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander de changer son système électoral et se convertir à un système électoral communautaire en requérant un amendement à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien conformément au paragraphe 74(1).

À la demande de la Première nation des Abénakis de Wôlinak, l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* sera amendé de façon à ce que la bande ne choisisse plus son conseil par des élections tenues en vertu des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Le *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak* et le processus de ratification communautaire utilisé sont conformes à la *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire*. Cette politique établit les critères relatifs au retrait d'une bande de la tenue de ses élections en vertu des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Solutions envisagées

Afin que le *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak* puisse être mis en vigueur, il n'y a pas de solution de rechange autre que d'officialiser le changement demandé par la Première nation des Abénakis de Wôlinak. Un tel arrêté permettra à ce que la bande tienne ses élections en vertu dudit code.

Avantages et coûts

La modification à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* confirme le droit de la bande de tenir ses élections selon ses propres valeurs. Il n'y a aucun coût associé. Dorénavant, la Première nation assumera la pleine responsabilité de la conduite de l'ensemble du processus électoral.

Consultations

Cet amendement a été initié à la demande de la Première nation des Abénakis de Wôlinak et il touche tous les membres de la bande. Le ministère a fourni de l'aide à la Première nation lors de l'élaboration du *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak*, ce qui, par le fait même, remplit l'engagement du Canada à renforcer la gouvernance des Premières nations. Le code a subi un processus de ratification communautaire, dans laquelle une majorité des voix déposés par les électeurs de la bande est favorable à ce que l'amendement à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* soit apporté et à ce que toutes les élections futures soient tenues en vertu dudit code.

Respect et exécution

La Première nation des Abénakis de Wôlinak sera dorénavant responsable de la conformité des élections, de même que les conflits en découlant, au *Code électoral Première nation des Abénakis de Wôlinak*.

Contact

Nathalie Nepton
Director
Band Governance Directorate
Department of Indian and Northern Affairs Canada
10 Wellington Street, Section 18A
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-6735
Email: neptonn@ainc-inac.gc.ca

Personne-ressource

Nathalie Nepton
Directrice
Administration des bandes
Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada
10, rue Wellington, Section 18A
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-6735
Courriel : neptonn@ainc-inac.gc.ca

Registration
SOR/2009-159 June 1, 2009

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

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

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

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

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

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, May 29, 2009

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 21, 2009.

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1

^e S.C. 1993, c. 3, ss. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

¹ SOR/2002-36

Enregistrement
DORS/2009-159 Le 1^{er} juin 2009

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

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

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

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

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)(d)^g de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet.

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles* et du paragraphe 6(1)^d de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, (Ontario), le 29 mai 2009

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

MODIFICATION

1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 21 juin 2009.

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13(b)

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

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d DORS/2002-1

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

^f C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2002-36

SCHEDULE 1
(Section 1)

ANNEXE
(article 1)

SCHEDULE

ANNEXE

(Sections 1, 5 and 7 to 10)

(articles 1, 5 et 7 à 10)

LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING OF CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING ON JUNE 21, 2009 AND ENDING ON AUGUST 15, 2009

LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 21 JUIN 2009 ET SE TERMINANT LE 15 AOÛT 2009

Item.	Province	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	66,693,438	2,530,000
2.	Que.	54,426,713	5,185,000
3.	N.S.	7,260,937	0
4.	N.B.	5,769,531	0
5.	Man.	8,492,321	389,950
6.	B.C.	29,316,205	2,585,000
7.	P.E.I.	738,804	0
8.	Sask.	7,286,752	1,020,146
9.	Alta.	18,462,160	500,000
10.	Nfld. and Lab.	2,789,970	0
Total		201,236,831	12,210,096

Article	Province	Colonne 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Colonne 3 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	66 693 438	2 530 000
2.	Qc	54 426 713	5 185 000
3.	N.-É.	7 260 937	0
4.	N.-B.	5 769 531	0
5.	Man.	8 492 321	389 950
6.	C.-B.	29 316 205	2 585 000
7.	Î.-P.-É.	738 804	0
8.	Sask.	7 286 752	1 020 146
9.	Alb.	18 462 160	500 000
10.	T.-N.-L.	2 789 970	0
Total		201 236 831	12 210 096

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Regulations.)

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on June 21, 2009 and ending on August 15, 2009.

La modification vise à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 21 juin 2009 et se terminant le 15 août 2009.

Registration
SI/2008-40 June 10, 2009

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

Proclamation Designating the “Fire Prevention Week”

MICHAËLLE JEAN

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these Presents shall come or whom the same may in anyway concern,

Greeting:

JOHN H. SIMS
Deputy Attorney General

A PROCLAMATION

WHEREAS many dedicated citizens have joined with volunteer, professional and industrial fire safety personnel as “Partners in Fire Prevention” in a relentless effort to minimize loss to life, destruction of property and damage to the environment;

AND WHEREAS fire losses in Canada remain unacceptably high in comparison with those in other industrialized nations thereby necessitating improved fire prevention measures;

AND WHEREAS it is desirable that information on fire causes and recommended preventive measures be disseminated during a specific period of the year;

AND WHEREAS the 2009 fire prevention theme for this period is:

“STAY FIRE SMART ! DON’T GET BURNED !”.

NOW KNOW YOU THAT WE, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, have thought fit to designate and do designate the week commencing SUNDAY, THE FOURTH OF OCTOBER, AND ENDING ON SATURDAY, THE TENTH OF OCTOBER, in the present year as

“FIRE PREVENTION WEEK”

and further, in appreciation of the many services rendered by the members of the Fire Service of Canada, that SATURDAY the TENTH OF OCTOBER be designated as FIRE SERVICE RECOGNITION DAY.

AND WE do recommend to all Our Loving Subjects that during Fire Prevention Week, federal, provincial and municipal authorities intensify their fire prevention activities.

OF ALL WHICH Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

Enregistrement
TR/2008-40 Le 10 juin 2009

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies »

MICHAËLLE JEAN

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu’icelles peuvent de quelque manière concerner,

Salut :

Le sous-procureur général
JOHN H. SIMS

PROCLAMATION

VU que de nombreux citoyens dévoués ont épousé la cause des sapeurs-pompiers bénévoles et des services d’incendie professionnels et industriels en qualité de « partenaires dans la prévention des incendies » afin de réduire au minimum les pertes de vie, la destruction de biens et le dommage à l’environnement;

VU que les pertes attribuables aux incendies au Canada demeurent beaucoup trop élevées par rapport à celles enregistrées dans d’autres pays industrialisés et que, par conséquent, de meilleures mesures de prévention s’imposent;

VU l’opportunité de diffuser, pendant une période déterminée de l’année, des renseignements sur les causes des incendies et les mesures préventives recommandées;

VU que le thème portant sur la prévention des incendies en 2009 est

« AVEC LE FEU, SOYEZ PRUDENT !
ÉVITER DE VOUS BRÛLER ! »

SACHEZ DONC MAINTENANT QUE, sur et avec l’avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous avons cru bon de désigner et Nous désignons à titre de

« SEMAINE DE PRÉVENTION DES INCENDIES »

la semaine commençant le DIMANCHE QUATRE OCTOBRE, et expirant le SAMEDI DIX OCTOBRE, de la présente année; de plus, Nous décrétons que le SAMEDI DIX OCTOBRE soit désigné JOUR EN HOMMAGE AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ-INCENDIE en reconnaissance des nombreux bienfaits que les services d’incendie du Canada rendent à la collectivité.

ET NOUS recommandons à tous Nos féaux sujets que, durant ladite semaine, les services fédéraux, provinciaux et municipaux intensifient leurs activités de prévention contre l’incendie.

DE CE QUI PRÉCÈDE, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved Michaëlle Jean, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this thirteenth day of May in the year of Our Lord two thousand and nine and in the fifty-eighth year of Our Reign.

By Command,
RICHARD DICERNI
Deputy Registrar General of Canada

GOD SAVE THE QUEEN

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait délivrer Nos présentes lettres patentes et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimée Michaëlle Jean, chancelière et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelière et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelière et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneure générale et commandante en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce treizième jour de mai de l'an de grâce deux mille neuf, cinquante-huitième de Notre règne.

Par ordre,
Le sous-registraire général du Canada
RICHARD DICERNI

DIEU SAUVE LA REINE

Registration
SI/2009-42 June 10, 2009

PERSONAL INFORMATION PROTECTION AND
ELECTRONIC DOCUMENTS ACT

**Order Fixing June 1, 2009 as the Date of the
Coming into Force of Part 5 of the Act**

P.C. 2009-828 May 28, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 72 of the *Personal Information Protection and Electronic Documents Act*, chapter 5 of the Statutes of Canada, 2000, hereby fixes June 1, 2009 as the day on which Part 5 of that Act comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes June 1, 2009 as the day on which Part 5 of the *Personal Information Protection and Electronic Documents Act* comes into force. Parts 2, 3 and 4 came into force on May 1, 2000 and Part 1, on January 1, 2001.

Part 5 modernizes the *Statute Revision Act*. The Statute Revision Commission will be authorized to revise regulations that it previously only had power to consolidate. Also, the Minister of Justice will be authorized to publish consolidated statutes and consolidated regulations that will be admissible as evidence before a court (“official status”).

The consolidations currently available on the Justice Laws Web site do not have official status. The only official legislative instruments until Part 5 comes into force are the statutes and regulations published in the *Canada Gazette* and in the Annual Statutes of Canada volumes in the form in which they were enacted, as new or amending legislative instruments. The consolidations prepared by the Minister of Justice will be an addition to those official instruments.

Enregistrement
TR/2009-42 Le 10 juin 2009

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS ET LES DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES

**Décret fixant au 1^{er} juin 2009 la date d’entrée en
vigueur de la partie 5 de la Loi**

C.P. 2009-828 Le 28 mai 2009

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l’article 72 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, chapitre 5 des Lois du Canada (2000), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} juin 2009 la date d’entrée en vigueur de la partie 5 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 1^{er} juin 2009 la date d’entrée en vigueur de la partie 5 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*. Les parties 2, 3 et 4 sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2000 et la partie 1, le 1^{er} janvier 2001.

La partie 5 vise à moderniser la *Loi sur la révision des lois*. La Commission de révision des lois pourra dorénavant réviser les règlements qu’elle n’avait jusqu’à présent que le pouvoir de codifier. De plus, le ministre de la Justice sera autorisé à publier des lois codifiées et des règlements codifiés qui seront admissibles en preuve devant les tribunaux, autrement dit qui auront valeur officielle.

Présentement, ces codifications sont publiées sur le site Web des Lois du Canada mais elles n’ont aucune valeur officielle. Les seuls textes législatifs officiels jusqu’à l’entrée en vigueur de la partie 5 sont ceux publiés dans la *Gazette du Canada* et dans les volumes des Lois annuelles du Canada dans la forme où ils sont édictés, c’est-à-dire à titre de textes législatifs nouveaux ou de textes législatifs modificatifs. Les codifications produites par le ministre de la Justice s’ajouteront à ces textes officiels.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2009	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SOR/2009-145		Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST))	830
SOR/2009-146		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990	833
SOR/2009-147	2009-817	Human Resources and Skills Development	Regulations Amending the Canada Occupational Health and Safety Regulations	835
SOR/2009-148	2009-818	Indian Affairs and Northern Development	Regulations Amending the Northwest Territories Archaeological Sites Regulations (Miscellaneous Program)	839
SOR/2009-149	2009-819	Indian Affairs and Northern Development	Regulations Amending the Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations (Miscellaneous Program)	845
SOR/2009-150	2009-820	Indian Affairs and Northern Development	Regulations Amending the First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations (Miscellaneous Program).....	847
SOR/2009-151	2009-821	Indian Affairs and Northern Development	Regulations Amending the Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations (Miscellaneous Program)	848
SOR/2009-152	2009-822	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)	849
SOR/2009-153	2009-823	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2009-1	857
SOR/2009-154	2009-829	Transport	Order Amending Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001	863
SOR/2009-155	2009-847	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Capital Cost Allowance — 2009 Budget Measure, Miscellaneous Program).....	867
SOR/2009-156	2009-848	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations	870
SOR/2009-157	2009-849	Transport	Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations	889
SOR/2009-158		Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Abénakis de Wôlinak).....	913
SOR/2009-159		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations	916
SI/2009-40		Human Resources and Skills Development	Proclamation Designating the “Fire Prevention Week”	918
SI/2009-42	2009-828	Justice	Order Fixing June 1, 2009 as the Date of the Coming into Force of Part 5 of the Personal Information Protection and Electronic Documents Act.....	920

INDEX	SOR: Statutory Instruments (Regulations)		Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
	SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)				
Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments	
Canada Occupational Health and Safety Regulations — Regulations Amending Canada Labour Code	SOR/2009-147	28/05/09	835		
Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2009-152	28/05/09	849		
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2009-159	01/06/09	916		
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending ... Farm Products Agencies Act	SOR/2009-146	28/05/09	833		
Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations — Regulations Amending Motor Vehicle Transport Act	SOR/2009-157	28/05/09	889		
First Nations Oil and Gas and Moneys Management Voting Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending First Nations Oil and Gas and Moneys Management Act	SOR/2009-150	28/05/09	847		
Income Tax Regulations (Capital Cost Allowance — 2009 Budget Measure, Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Income Tax Act	SOR/2009-155	28/05/09	867		
Indian Bands Council Elections Order (Abénakis de Wôlinak) — Order Amending Indian Act	SOR/2009-158	29/05/09	913		
Kananaskis Falls and Horseshoe Falls Water Power Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Dominion Water Power Act	SOR/2009-151	28/05/09	848		
Metal Mining Effluent Regulations — Regulations Amending..... Fisheries Act	SOR/2009-156	28/05/09	870		
Northwest Territories Archaeological Sites Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Northwest Territories Act	SOR/2009-148	28/05/09	839		
Nunavut Archaeological and Palaeontological Sites Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Nunavut Act	SOR/2009-149	28/05/09	845		
Order Fixing June 1, 2009 as the Date of the Coming into Force of Part 5 of the Act..... Personal Information Protection and Electronic Documents Act	SI/2009-42	10/06/09	920	n	
Proclamation Designating the “Fire Prevention Week” Other Than Statutory Authority	SI/2009-40	10/06/09	918	n	
Schedule 1 to the Canada Shipping Act, 2001 — Order Amending..... Canada Shipping Act, 2001	SOR/2009-154	28/05/09	863		
Schedule to the Customs Tariff, 2009-1 — Order Amending Customs Tariff	SOR/2009-153	28/05/09	857		
Schedule to the Customs Tariff (Conditions for Special Provisions for the Purposes of the United States Tariff (UST)) — Order Amending Customs Tariff	SOR/2009-145	19/05/09	830		

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2009	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2009-145		Finances	Arrêté modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conditions pour les dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TEU)).....	830
DORS/2009-146		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)	833
DORS/2009-147	2009-817	Ressources humaines et Développement des compétences	Règlement modifiant le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail.....	835
DORS/2009-148	2009-818	Affaires indiennes et du Nord canadien	Règlement correctif visant le Règlement sur les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest.....	839
DORS/2009-149	2009-819	Affaires indiennes et du Nord canadien	Règlement correctif visant le Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut	845
DORS/2009-150	2009-820	Affaires indiennes et du Nord canadien	Règlement correctif visant le Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations	847
DORS/2009-151	2009-821	Affaires indiennes et du Nord canadien	Règlement correctif visant le Règlement sur les forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe.....	848
DORS/2009-152	2009-822	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VII)	849
DORS/2009-153	2009-823	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2009-1	857
DORS/2009-154	2009-829	Transports	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.....	863
DORS/2009-155	2009-847	Finances	Règlement correctif modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (déduction pour amortissement — mesure budgétaire de 2009).....	867
DORS/2009-156	2009-848	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux...	870
DORS/2009-157	2009-849	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire	889
DORS/2009-158		Affaires indiennes et du Nord canadien	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Abénakis de Wôlinak).....	913
DORS/2009-159		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets.....	916
TR/2009-40		Ressources humaines et Développement des compétences	Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies »	918
TR/2009-42	2009-828	Justice	Décret fixant au 1 ^{er} juin 2009 la date d'entrée en vigueur de la partie 5 de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques.....	920

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 x — abroge

Règlements Lois	N ^o d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe du Tarif des douanes, 2009-1 — Décret modifiant Tarif des douanes	DORS/2009-153	28/05/09	857	
Annexe du Tarif des douanes (conditions pour les dispositions particulières pour l'application du Tarif des États-Unis (TÉU)) — Arrêté modifiant Tarif des douanes	DORS/2009-145	19/05/09	830	
Aviation canadien (Parties I et VII) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2009-152	28/05/09	849	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2009-159	01/06/09	916	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2009-146	28/05/09	833	
Décret fixant au 1 ^{er} juin 2009 la date d'entrée en vigueur de la partie 5 de la Loi..... Protection des renseignements personnels et les documents électroniques (Loi)	TR/2009-42	10/06/09	920	n
Effluents des mines de métaux — Règlement modifiant le Règlement..... Pêches (Loi)	DORS/2009-156	28/05/09	870	
Élection du conseil de bandes indiennes (Abénakis de Wôlinak) — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Indiens (Loi)	DORS/2009-158	29/05/09	913	
Forces hydrauliques des chutes Kananaskis et des chutes Horseshoe — Règlement correctif visant le Règlement Forces hydrauliques du Canada (Loi)	DORS/2009-151	28/05/09	848	
Heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire — Règlement modifiant le Règlement..... Transports routiers (Loi)	DORS/2009-157	28/05/09	889	
Impôt sur le revenu (déduction pour amortissement — mesure budgétaire de 2009) — Règlement correctif modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2009-155	28/05/09	867	
Lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest — Règlement correctif visant le Règlement..... Territoires du Nord-Ouest (Loi)	DORS/2009-148	28/05/09	839	
Lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut — Règlement correctif visant le Règlement Nunavut (Loi)	DORS/2009-149	28/05/09	845	
Marine marchande du Canada — Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi de 2001 Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2009-154	28/05/09	863	
Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies » Autorité autre que statutaire	TR/2009-40	10/06/09	918	n
Règlement sur la tenue des votes relatifs à la gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations — Règlement correctif visant..... Gestion du pétrole et du gaz et des fonds des Premières Nations (Loi)	DORS/2009-150	28/05/09	847	
Santé et la sécurité au travail — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Code canadien du travail	DORS/2009-147	28/05/09	835	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5