

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JANUARY 10, 2018

Statutory Instruments 2018

SOR/2017-283 to 290 and SI/2018-1 to 8

Pages 1 to 82

OTTAWA, LE MERCREDI 10 JANVIER 2018

Textes réglementaires 2018

DORS/2017-283 à 290 et TR/2018-1 à 8

Pages 1 à 82

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 10, 2018, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

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

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

Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 10 janvier 2018, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l’adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2017-283 December 19, 2017

CANADA CORPORATIONS ACT

P.C. 2017-1680 December 15, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 152 of the *Canada Corporations Act*^a, makes the annexed *Regulations Repealing the Canada Corporations Regulations*.

Regulations Repealing the Canada Corporations Regulations

Repeal

1 The *Canada Corporations Regulations*¹ are repealed.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on December 30, 2017.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Repeal the remaining provisions of the *Canada Corporations Regulations* as part of the final repeal of the *Canada Corporations Act*.

Background

The *Canada Not-for-profit Corporations Act* (NFP Act), which came into force October 17, 2011, replaces the parts of the *Canada Corporations Act* (CCA) that are still in force. Corporations subject to Part II of the CCA (not-for-profit corporations) were required to transition to the NFP Act. To make the transition, each corporation needed to replace its letters patent, supplementary letters patent (if any) and by-laws with a Certificate of Continuance (to which the corporation's articles are attached) and to create new by-laws that complied with the NFP Act.

Enregistrement
DORS/2017-283 Le 19 décembre 2017

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

C.P. 2017-1680 Le 15 décembre 2017

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 152 de la *Loi sur les corporations canadiennes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement abrogeant le Règlement sur les corporations canadiennes*, ci-après.

Règlement abrogeant le Règlement sur les corporations canadiennes

Abrogation

1 Le *Règlement sur les corporations canadiennes*¹ est abrogé.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2017.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Abroger les dispositions restantes du *Règlement sur les corporations canadiennes* dans le cadre de l'abrogation finale de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Contexte

La *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* (Loi BNL), qui est entrée en vigueur le 17 octobre 2011, remplace les parties de la *Loi sur les corporations canadiennes* (LCC) qui sont toujours en vigueur. Les corporations régies par la partie II de la LCC ont dû effectuer la transition de la LCC vers la Loi BNL. Pour effectuer la transition, chaque corporation devait remplacer ses lettres patentes, lettres patentes supplémentaires (s'il y en avait) et règlements administratifs par un certificat de prorogation (auquel sont joints les statuts de l'organisation à but

^a R.S.C. 1970, c. C-32

¹ C.R.C., c. 424

^a S.R.C. 1970, ch. C-32

¹ C.R.C., ch. 424

As of October 17, 2014, the Director appointed under the NFP Act had the authority to dissolve corporations for not completing the transition. The dissolution process included sending every not-for-profit corporation slated for dissolution a final warning and giving them 120 days to complete the transition. Corporations were able to request more time.

During the transition period, the following efforts were made to make corporations aware of the requirement to transition:

- Corporations Canada launched a wide-scale communications campaign to contact and encourage all active not-for-profit corporations to transition. This included guidance material, phone blitzes, personalized mail outs, presentations, outreach to umbrella organizations and website and social media communications.
- Canada Revenue Agency's Charities Directorate also made all possible attempts to contact and encourage the not-for-profit corporations that are registered charities to transition.

All corporations under the CCA have now completed the transition or have been dissolved. The repeal of the CCA will be done by bringing into force provisions in the NFP Act that were specifically included to repeal the remaining parts of the CCA. An Order-in-Council to bring the remaining provisions of the NFP Act into force will be sought at the same time as the repeal of the Regulations under the CCA. The objective is for the repeal of the statute and the repeal of the Regulations to be coordinated.

Objectives

The objective of the Regulations is to repeal the *Canada Corporations Regulations*.

Description

The repeal of the remaining provisions of the *Canada Corporations Regulations* is the first step to repeal of the *Canada Corporations Act*. As of October 11, 2017, no corporations are subject to the *Canada Corporations Act*.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule would apply to this proposal as the repeal of the regulatory title is considered an “OUT” under the Rule. There are no administrative costs or

non lucratif) et créer de nouveaux règlements administratifs conformes à la Loi BNL.

En date du 17 octobre 2014, le directeur nommé en vertu de la Loi BNL avait le pouvoir de dissoudre les corporations qui n'avaient pas effectué la transition. Le processus de dissolution comprenait l'envoi d'un avertissement final à toutes les corporations à risque d'être dissoutes et leur accordant un délai de 120 jours pour effectuer la transition. Les corporations avaient la possibilité de demander plus de temps.

Pendant le processus de dissolution, d'importants efforts ont été consentis pour sensibiliser les corporations à l'exigence d'effectuer la transition :

- Corporations Canada a lancé une vaste campagne de communication pour prendre contact avec toutes les corporations actives et les encourager à effectuer la transition. Parmi les mesures prises, ont été utilisés des documents d'orientation, des campagnes téléphoniques, des envois postaux personnalisés, des présentations, des actions de sensibilisation auprès d'organismes-cadres et des communications sur le site Web et dans les médias sociaux.
- La Direction des organismes de bienfaisance de l'Agence du revenu du Canada a également pris toutes les mesures possibles pour communiquer avec les corporations qui sont des organismes de bienfaisance enregistrés et les encourager à effectuer la transition.

Toutes les corporations sous le régime de la LCC ont maintenant effectué la transition ou ont été dissoutes. L'abrogation finale de la LCC sera effectuée en faisant entrer en vigueur des dispositions de la Loi BNL spécifiquement incluses pour abroger les parties restantes de la LCC. Un décret mettant en vigueur les dispositions restantes de la Loi BNL sera sollicité en même temps que l'abrogation du Règlement en vertu de la LCC. L'objectif est de coordonner l'abrogation de la loi avec l'abrogation du Règlement.

Objectifs

L'objectif du Règlement est d'abroger le *Règlement sur les corporations canadiennes*.

Description

L'abrogation des dispositions restantes du *Règlement sur les corporations canadiennes* est la première étape vers l'abrogation de la *Loi sur les corporations canadiennes*. En date du 11 octobre 2017, aucune corporation n'est régie par la *Loi sur les corporations canadiennes*.

La règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'appliquerait à cette proposition étant donné que l'abrogation du titre de ce règlement est considérée comme étant une « suppression » en vertu

savings associated with this repeal as all corporations have now completed the transition to the *Canada Not-for-profit Corporations Act* or have been dissolved.

Small business lens

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

Consultation

There has been no consultation on these Regulations because there are no corporations subject to the *Canada Corporations Act*, which is also being repealed. The objective is for the repeal of the statute and the repeal of the Regulations to be coordinated.

Rationale

The period for corporations to transition from the *Canada Corporations Act* to the *Canada Not-for-profit Corporations Act* is over. No corporations are subject to the *Canada Corporations Act*. The corporations have either completed the transition or have been dissolved. The *Canada Corporations Act* is ready for repeal along with its Regulations.

Contact

Coleen Kirby
Manager
Policy Section
Corporations Canada
Industry Canada
Telephone: 1-866-333-5556
Email: ic.corporationscanada.ic@canada.ca

de la règle. Il n'y a aucun coût administratif ou aucune économie lié à cette abrogation étant donné que toutes les corporations ont maintenant complété la transition vers la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* ou ont été dissoutes.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, étant donné qu'il n'y a aucun coût répercuté sur les petites entreprises.

Consultation

Il n'y a pas eu de consultations sur ce règlement parce qu'il n'y a pas de corporations régies par la *Loi sur les corporations canadiennes*, laquelle sera également abrogée. L'objectif est de coordonner l'abrogation de la Loi avec celle du Règlement.

Justification

Le délai pour permettre aux corporations d'effectuer la transition de la *Loi sur les corporations canadiennes* vers la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* est écoulé. Aucune corporation n'est régie par la *Loi sur les corporations canadiennes*. Les corporations ont soit effectué la transition soit été dissoutes. La *Loi sur les corporations canadiennes*, de même que son règlement, sont prêts à être abrogés.

Personne-ressource

Coleen Kirby
Gestionnaire
Section des politiques
Corporations Canada
Industrie Canada
Téléphone : 1-866-333-5556
Courriel : ic.corporationscanada.ic@canada.ca

Registration
SOR/2017-284 December 19, 2017

CONTRAVENTIONS ACT

P.C. 2017-1681 December 15, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 65.1(1)^a of the *Contraventions Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Application of Provincial Laws Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Application of Provincial Laws Regulations (Miscellaneous Program)

Amendment

1 The portion of subsection 1(1) of Part VI of the schedule to the *Application of Provincial Laws Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

1 (1) Subject to subsection (2), the following enactments apply in respect of contraventions alleged to have been committed, on or after January 1, 2018, in Newfoundland and Labrador or within the territorial jurisdiction of the courts of Newfoundland and Labrador:

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

This amendment to Part VI of the Schedule to the *Application of Provincial Laws Regulations* is required in order to allow for the proper administration and enforcement of the *Contraventions Act* in accordance with the existing ticketing schemes of the province of Newfoundland and Labrador. The starting date of the application of

^a S.C. 1996, c. 7, s. 37

^b S.C. 1992, c. 47

¹ SOR/96-312

Enregistrement
DORS/2017-284 Le 19 décembre 2017

LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

C.P. 2017-1681 Le 15 décembre 2017

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 65.1(1)^a de la *Loi sur les contraventions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'application de certaines lois provinciales*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement sur l'application de certaines lois provinciales

Modification

1 Le passage du paragraphe 1(1) de la partie VI de l'annexe du *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les textes ci-après s'appliquent aux contraventions qui auraient été commises, le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date, sur le territoire de la province de Terre-Neuve-et-Labrador ou dans le ressort des tribunaux de celle-ci :

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Cette modification à la partie VI de l'annexe du *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales* est apportée afin de permettre l'administration et l'application appropriées de la *Loi sur les contraventions* conformément au régime provincial existant à Terre-Neuve-et-Labrador. La date à laquelle s'appliquent les lois de

^a L.C. 1996, ch. 7, art. 37

^b L.C. 1992, ch. 47

¹ DORS/96-312

Newfoundland and Labrador laws is changed to January 1, 2018, to reflect the intended operational start date as established in the associated administrative agreement between the governments of Canada and Newfoundland and Labrador.

Background

In October 1992, Parliament passed the *Contraventions Act* to establish an alternative to the summary conviction procedure set out in Part XXVII of the *Criminal Code* for prosecuting certain federal offences. The *Contraventions Act* was amended in 1996 to provide the Governor in Council the authority to make regulations to allow federal contraventions to be prosecuted in accordance with the existing ticketing scheme of each province and territory, thus making use of the procedures of each of these systems.

The *Application of Provincial Laws Regulations* adopted on August 1, 1996, identify, in their schedule, the laws of each province that apply and incorporate those laws by reference. The *Application of Provincial Laws Regulations* provide for some equivalency of terminology between the terms used in the *Contraventions Act* and the terms used in provincial statutes and exclude, in each of these provincial legislations, any provision that comes in conflict with the principles set out in the *Contraventions Act*. For example, any provision in provincial legislation that stipulates that an offender prosecuted by means of a ticket could also be imposed a jail term as a penalty is excluded. Under section 42 of the *Contraventions Act*, an offender who is found guilty of a contravention can only be sentenced to a fine. The incorporation by reference of provincial laws by way of regulations accommodates practical requirements of flexibility and effectiveness and ensures useful bridging between the federal and provincial legislation.

The *Contraventions Act* was also amended in 1996 to provide the Minister of Justice with the authority to enter into an agreement with the government of a province or territory respecting the administration and enforcement of the Act, covering in particular the prosecution process, the enforcement of fines, as well as the sharing of fines and fees imposed as a result of the Act and shared as compensation to the jurisdiction.

In practical terms, federal enforcement officers can start using a provincial ticketing scheme when both the following legal requirements are met: the incorporation by reference of the provincial legislation has been completed in accordance with the *Application of Provincial Laws Regulations*; and an agreement has been signed with the provincial government in conformity with the

Terre-Neuve-et-Labrador est changée pour indiquer le 1^{er} janvier 2018 afin de refléter la date de la mise en œuvre opérationnelle du régime tel que le prévoit l'accord survenu entre les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve-et-Labrador.

Contexte

En octobre 1992, le législateur a adopté la *Loi sur les contraventions* dans le but d'établir une alternative à la procédure sommaire prévue à la partie XXVII du *Code criminel* pour la poursuite de certaines infractions fédérales. La *Loi sur les contraventions* a été modifiée en 1996 pour donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements afin de permettre que des contraventions fédérales fassent l'objet de poursuites en conformité avec le régime de contraventions de chaque province ou territoire, permettant ainsi le recours à la procédure de chacun de ces régimes.

Le *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales*, adopté le 1^{er} août 1996, identifie dans son annexe les lois de chaque province qui s'appliquent et les incorpore par renvoi. Le *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales* prévoit certaines équivalences entre la terminologie employée dans la *Loi sur les contraventions* et la terminologie employée dans les lois provinciales, et il exclut de chacune de ces lois provinciales toute disposition qui entre en conflit avec les principes énoncés dans la *Loi sur les contraventions*. Par exemple, toute disposition d'une loi provinciale qui prévoit qu'un contrevenant poursuivi au moyen d'un procès-verbal pourrait être condamné à une peine d'emprisonnement est exclue. En effet, en vertu de l'article 42 de la *Loi sur les contraventions*, un contrevenant déclaré coupable d'une contravention peut seulement être condamné à une amende. L'incorporation par renvoi des lois provinciales au moyen du *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales* répond aux exigences pratiques de flexibilité et d'efficacité et fait en sorte qu'il existe un lien utile entre la législation fédérale et la législation provinciale.

La *Loi sur les contraventions* a également été modifiée en 1996 pour donner au ministre de la Justice le pouvoir de conclure avec le gouvernement d'une province ou d'un territoire un accord portant sur l'administration et l'application de la *Loi sur les contraventions*, notamment en ce qui a trait au processus de poursuite, à l'exécution du paiement des amendes, et au partage des amendes et des frais imposés en vertu de la *Loi sur les contraventions* et versés à titre d'indemnisation à l'autorité compétente.

En termes pratiques, les agents de l'autorité fédérale peuvent commencer à utiliser le régime de contraventions provincial lorsque les deux conditions juridiques suivantes sont remplies : la loi provinciale a été incorporée par renvoi dans le *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales* et un accord a été signé avec le gouvernement provincial conformément à la *Loi sur les*

Contraventions Act. In the absence of either one of these two conditions, federal offences designated as contraventions continue to be enforced using warnings or prosecuted under the *Criminal Code* summary conviction process.

Part VI of the Schedule to the Regulations has provided for the application of the laws of Newfoundland and Labrador to apply to federal contraventions since 1997. Although the incorporation by reference of provincial laws was performed, the regime was not implemented because the second condition (signing of the agreement) was not met.

Following discussions between the governments of Newfoundland and Labrador and Canada, Part VI was further amended on June 20, 2017 (SOR/2017-136), to reflect the current state of the applicable provincial law and to move forward with the creation of a complete legal framework for the administration and enforcement of federal contraventions in the Province of Newfoundland and Labrador. Under these amendments, the amended provisions were to apply to offences committed on or after March 31, 2017, a date that reflected an earlier anticipated start date for the operational arrangements between the province and the Government of Canada. However, the amendments were not actually made until June 20, 2017, and the associated administrative agreement between the two governments was only signed in August 2017, at which time the parties agreed to an operational start date of January 1, 2018.

Objectives

The amendment ensures that the start date for the provisions rendering applicable the various provincial enactments in Newfoundland and Labrador reflects the actual operational start date established in the associated administrative agreement between the province and the Government of Canada (January 1, 2018), and clarifies that the provisions are not intended to apply retroactively to offences committed before that date.

Description

The amendment to subsection 1(1) of Part VI of the Schedule to the *Application of Provincial Laws Regulations* replaces the start date of March 31, 2017, with that of January 1, 2018.

“One-for-One” Rule

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

contraventions. Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est pas remplie, les infractions fédérales qualifiées de contraventions continuent à être appliquées au moyen d'avertissements ou poursuivies au moyen de la procédure sommaire prévue au *Code criminel*.

La partie VI de l'annexe du Règlement prévoyait l'application des lois de Terre-Neuve-et-Labrador aux contraventions fédérales depuis 1997. Bien que l'incorporation par renvoi des lois provinciales ait été accomplie, le régime n'était pas en œuvre parce que la seconde condition n'était toujours pas remplie (signature d'une entente avec la province).

À la suite de discussions entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador, la partie VI a été modifiée le 20 juin 2017 (DORS/2017-136) afin de refléter l'état actuel du droit provincial applicable et de mettre en place un cadre juridique complet pour la mise en œuvre du régime des contraventions fédérales dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Dans le cadre de ces modifications, les dispositions modifiées allaient être applicables à des infractions commises le 31 mars 2017 ou après cette date, c'est-à-dire à une date qui reflétait une date anticipée pour la mise en œuvre opérationnelle convenue entre la province et le gouvernement du Canada. Cependant, ces modifications sont entrées en vigueur plus tard, soit le 20 juin 2017, et l'accord entre les deux parties a lui aussi été signé plus tard, en août 2017, alors que les parties ont convenu que la date de la mise en œuvre opérationnelle allait être le 1^{er} janvier 2018.

Objectifs

La modification permet de garantir que la date à laquelle la disposition rendant applicable les divers lois et règlement provinciaux à Terre-Neuve-et-Labrador reflète la véritable date de la mise en œuvre opérationnelle convenue entre la province et le gouvernement du Canada (1^{er} janvier 2018), tout en clarifiant que cette disposition n'a jamais eue pour fin de s'appliquer de manière rétroactive aux infractions commises avant cette date.

Description

La modification apportée au paragraphe 1(1) de la partie VI de l'annexe du *Règlement sur l'application de certaines lois provinciales* remplace la date de mise en œuvre opérationnelle du 31 mars 2017 par celle du 1^{er} janvier 2018.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à l'initiative, parce qu'il n'y a pas de changement dans les coûts administratifs des entreprises.

Small business lens

The small business lens does not apply because this initiative has no cost implications for small business.

Consultation

On August 31, 2017, counsel for the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations wrote to the Department of Justice concerning the issue of the March 31, 2017, start date, noting the fact that this date precedes the actual coming into force of the regulatory amendments on June 20, 2017, and raising the issue of whether retroactive application was intended for offences committed prior to coming into force. The current amendment addresses this issue, and clarifies that the provisions are only to apply to offences committed on or after the operational start date of January 1, 2018, as established in the agreement between the two governments. Given that the amendment is technical in nature, no further consultations were held.

Rationale

The amendment ensures that the date on which various enactments apply in respect of contraventions alleged to have been committed reflects the date on which the regime under the *Contraventions Act* becomes fully operational in the province of Newfoundland and Labrador, that being January 1, 2018.

Implementation, enforcement and service standards

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

Contact

Marie-Claude Gervais
Acting Senior Counsel
Implementation of the Contraventions Regime
Programs Branch
Policy Sector
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-946-3872

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, parce que l'initiative n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Le 31 août 2017, l'avocate du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation écrit au ministère de la Justice concernant l'enjeu de la date de mise en œuvre opérationnelle du 31 mars 2017, notant le fait que la date précède l'entrée en vigueur des modifications réglementaires ayant lieu le 20 juin 2017 et soulevant la question à savoir si la disposition s'applique de façon rétroactive aux infractions commises avant l'entrée en vigueur. Cette modification règle cet enjeu en clarifiant que les dispositions s'appliquent aux infractions commises le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date, la date de mise en œuvre opérationnelle du régime comme convenu par l'accord entre les deux gouvernements. Étant donné que la modification est technique, aucune consultation n'a été tenue.

Justification

La modification permet de garantir que la date à laquelle deviennent applicables les lois et règlements provinciaux aux contraventions qui auraient été commises reflète la date à laquelle le régime des contraventions devient opérationnel dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, soit le 1^{er} janvier 2018.

Mise en œuvre, application et normes de service

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

Personne-ressource

Marie-Claude Gervais
Avocate-conseil par intérim
Mise en œuvre du régime des contraventions
Direction générale des programmes
Secteur des politiques
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-946-3872

Registration
SOR/2017-285 December 19, 2017

NUCLEAR LIABILITY AND COMPENSATION ACT

P.C. 2017-1682 December 15, 2017

Whereas, pursuant to subsection 7(1) of the *Nuclear Liability and Compensation Act*^a, the Minister of Natural Resources has consulted the Canadian Nuclear Safety Commission;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to subsections 7(1) and (2) of the *Nuclear Liability and Compensation Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Nuclear Liability and Compensation Regulations*.

Regulations Amending the Nuclear Liability and Compensation Regulations

Amendments

1 The portion of item 1 of the schedule to the *Nuclear Liability and Compensation Regulations*¹ in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Description
1	The site is located on the shore of Lake Huron in the Municipality of Kincardine, Ontario, and is more particularly described as Parts 31, 37 to 53, 56 to 63, 73, 89, 91 to 95 and 121 to 127 on Reference Plan 3R 7352, Parts 108 to 110 on Reference Plan 3R 7352, Parts 4 to 8, 11 to 13, 15, 16 and 18 to 27 on Reference Plan 3R 7351, Part 1 on Reference Plan 3R 7355, Part 10 on Reference Plan 3R 7351, Part 17 on Reference Plan 3R 7351, Parts 2 to 4 on Reference Plan 3R 7015, Parts 1 to 5, 7 to 11, 13 to 20, 27, 28, 66, 67, 71, 79, 80, 84, 87, 88, 90 and 112 to 120 on Reference Plan 3R 7352, Parts 1 and 2 on Reference Plan 3R 8208, Parts 96, 98 and 106 on Reference Plan 3R 7352 and Parts 1 to 3 on Reference Plan 3R 7019. Title documents for the subject parcels of land are registered in the Bruce Land Registry (NO. 3) in Ontario.

Enregistrement
DORS/2017-285 Le 19 décembre 2017

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION EN MATIÈRE NUCLÉAIRE

C.P. 2017-1682 Le 15 décembre 2017

Attendu que, conformément au paragraphe 7(1) de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*^a, le ministre des Ressources naturelles a consulté la Commission canadienne de sûreté nucléaire,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu des paragraphes 7(1) et (2) de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire

Modifications

1 Le passage de l'article 1 figurant à la colonne 3 de l'annexe du *Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*¹ est remplacée par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Délimitation
1	L'emplacement est situé sur les rives du lac Huron, dans la municipalité de Kincardine, en Ontario, et est délimité de façon plus détaillée comme les parties 31, 37 à 53, 56 à 63, 73, 89, 91 à 95 et 121 à 127 sur le plan de renvoi 3R 7352, les parties 108 à 110 sur le plan de renvoi 3R 7352, les parties 4 à 8, 11 à 13, 15, 16 et 18 à 27 sur le plan de renvoi 3R 7351, la partie 1 sur le plan de renvoi 3R 7355, la partie 10 sur le plan de renvoi 3R 7351, la partie 17 sur le plan de renvoi 3R 7351, les parties 2 à 4 sur le plan de renvoi 3R 7015, les parties 1 à 5, 7 à 11, 13 à 20, 27, 28, 66, 67, 71, 79, 80, 84, 87, 88, 90 et 112 à 120 sur le plan de renvoi 3R 7352, les parties 1 et 2 sur le plan de renvoi 3R 8208, les parties 96, 98 et 106 sur le plan de renvoi 3R 7352 et les parties 1 à 3 sur le plan de renvoi 3R 7019. Les titres de propriété pour les parcelles de terrain concernées sont enregistrés au bureau d'enregistrement Bruce Land Registry (N° 3) en Ontario.

^a S.C. 2015, c. 4, s. 120

¹ SOR/2016-88

^a L.C. 2015, ch. 4, art. 120

¹ DORS/2016-88

2 Item 11 of the schedule to the Regulations is repealed.

Coming into Force

3 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) If, on the day on which these Regulations are registered, the Canadian Nuclear Safety Commission has not issued a permit to the University of Alberta to abandon the SLOWPOKE 2 reactor, section 2 comes in to force on the day on which that permit is issued, which is published on the Canadian Nuclear Safety Commission's website.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Nuclear Liability and Compensation Regulations* (the Regulations) were published in *Canada Gazette*, Part II, on May 6, 2016, and came into force on January 1, 2017. The Regulations designate nuclear installations, operators, classes of nuclear installations, and liability limits for those classes, pursuant to subsection 7(1), and paragraphs 24(2)(b) and 78(b) of the *Nuclear Liability and Compensation Act* (the Act). The Regulations were required to be in place before the legislation could enter into force on January 1, 2017.

Amendments to the Regulations are required (1) to remove the “University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor” site as a nuclear installation pursuant to the Act, effective on the date that it is granted a “Licence to Abandon” from the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) [Canada's nuclear regulatory agency]; and (2) to replace the description under the “Bruce Nuclear Generating Stations A and B” site designation with a corrected description.

Background

The Act provides a strong legislative framework to address civil liability and compensation resulting from nuclear damages arising from a nuclear incident. It provides a special civil liability regime for the operators of certain categories of nuclear facilities. It is intended to deal with risks of an exceptional nature for which common law rules and practice are not suitable. Therefore, the regime applies only to those categories of nuclear facilities that contain or

2 L'article 11 de l'annexe du même règlement est abrogé.

Entrée en vigueur

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Si à la date d'enregistrement du présent règlement, la Commission canadienne de sûreté nucléaire n'a pas délivré un permis d'abandon de l'installation du réacteur SLOWPOKE 2 en faveur de l'Université de l'Alberta, l'article 2 entre en vigueur à la date de délivrance de ce permis d'abandon, lequel est publié sur le site Web de la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire (le Règlement) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 6 mai 2016 et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Le Règlement désigne les établissements nucléaires, les exploitants, les catégories d'établissements nucléaires et les limites de responsabilités de ces catégories, conformément au paragraphe 7(1) et aux alinéas 24(2)b) et 78b) de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire* (la Loi). Le Règlement devait être en place avant que la Loi puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Des modifications doivent être apportées au Règlement afin : (1) de retirer le réacteur SLOWPOKE 2 de l'Université de l'Alberta de la liste des établissements nucléaires désignés conformément à la Loi à compter de la date de délivrance d'un permis d'abandon par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) [organisme de réglementation nucléaire du Canada]; (2) de remplacer la description des centrales nucléaires Bruce A et B par une description corrigée.

Contexte

La Loi établit un solide cadre législatif pour administrer la responsabilité et l'indemnisation découlant de dommages nucléaires encourus lors d'un accident nucléaire. Elle prévoit un régime spécial de responsabilité civile pour les exploitants de certaines catégories d'établissements nucléaires. Celui-ci vise à gérer les risques de nature exceptionnelle pour lesquels les règles et les pratiques de la common law ne sont pas appropriées et s'applique

utilize “nuclear material” and these are designated as “nuclear installations” under the legislation. Nuclear material, for the purposes of the Act, is material that is capable of a self-sustaining chain process of nuclear fission (criticality), or material that is produced as a result of that criticality. Nuclear facilities designated as nuclear installations for the purposes of the Act include nuclear power generating plants, research reactors, nuclear material processing plants, as well as facilities for managing used nuclear fuel. The Act does not apply to other nuclear facilities such as uranium mines, refineries utilizing natural uranium, and hospital nuclear laboratories, as the material produced or utilized in these facilities is incapable of criticality.

The special civil liability regime provided by the Act differs from a fault-based liability regime which most other industries are subjected to under common law, as it establishes absolute, exclusive and limited liability of the operator for civil damages. The special civil liability regime is designed to provide certainty on the treatment of legal liability for nuclear damage resulting from a nuclear incident and to provide prompt compensation with minimal litigation, since people who have suffered damage do not have to establish which party or parties were at fault. Under a fault-based regime, to which nuclear facilities not subject to the Act are subjected to, a person who suffered damage would have to prove that party or parties were at fault; defendants would have access to a number of defences including the exercise of due diligence, litigation could take years, and claimants could end up with no compensation.

Designation of Nuclear Installations and Operators or the purposes of the Act

The “Designation of Nuclear Installations and Operators,” contained in the schedule of the Regulations, prescribes which nuclear facilities are designated as “nuclear installations” and “operators” for the purposes of the Act. This ensures that the liability regime provided by the Act applies to the operators of nuclear facilities that contain or utilize nuclear material.

The Act requires that the designations be prescribed by regulation, made on the recommendation of the Minister of Natural Resources after consultation with the CNSC.

uniquement aux exploitants des catégories d’installations nucléaires qui contiennent ou utilisent des « matières nucléaires » et ceux-ci sont désignés comme étant des « établissements nucléaires » aux termes de la Loi. Au sens de la Loi, le terme « matière nucléaire » désigne les matières capables de produire une réaction de fission nucléaire en chaîne qui s’entretient d’elle-même (criticité), ou des matières radioactives qui sont produites en raison de cette criticité. Toujours au sens de la Loi, les établissements nucléaires désignés comme tels comprennent les centrales nucléaires, les réacteurs de recherche, les usines de traitement des matières nucléaires ainsi que les installations utilisées pour gérer les déchets de combustible nucléaire. La Loi ne s’applique pas aux autres installations nucléaires, comme les mines d’uranium, les raffineries utilisant de l’uranium naturel et les laboratoires nucléaires dans les hôpitaux puisque la matière produite ou utilisée dans ces installations ne peut atteindre ce niveau de criticité.

Le régime spécial de responsabilité civile établi dans la Loi diffère d’un régime de responsabilité pour faute auquel sont assujetties la plupart des autres industries aux termes de la common law puisqu’il établit la responsabilité absolue, exclusive et limitée de l’exploitant pour les dommages civils. Le régime spécial de responsabilité est conçu pour fournir une certitude quant au traitement de la responsabilité juridique pour les dommages nucléaires découlant d’un accident nucléaire et pour assurer une indemnisation rapide avec une procédure minimale, puisque les personnes qui ont subi des dommages n’ont pas à déterminer la ou les parties fautives. Aux termes d’un régime de responsabilité pour faute, auquel sont assujetties les installations nucléaires qui ne sont pas visées par la Loi, une personne qui a subi des dommages doit prouver qui sont les parties fautives, les défendeurs ont accès à un certain nombre de défenses (y compris l’exercice d’une diligence raisonnable), la procédure peut s’étendre sur de nombreuses années et les demandeurs peuvent, en fin de compte, ne recevoir aucune indemnisation.

Désignation des établissements nucléaires et des exploitants en vertu de la Loi

La « Désignation d’établissements nucléaires et d’exploitants », présentée à l’annexe du Règlement, indique quelles installations nucléaires sont désignées en tant qu’« établissements nucléaires » et en tant qu’« exploitants » au sens de la Loi. Cette désignation permet de s’assurer que le régime de responsabilité établi dans la Loi s’applique aux exploitants d’installations nucléaires qui contiennent ou utilisent des matières nucléaires.

La Loi exige que les désignations soient imposées par règlement sur recommandation du ministre des Ressources naturelles, après consultation avec la CCSN.

Role of the CNSC

The CNSC's mandate is to regulate the use of nuclear energy and materials to protect health, safety, security and the environment; implement Canada's international commitments on the peaceful use of nuclear energy; and disseminate objective scientific, technical and regulatory information to the public.

The CNSC acts in an advisory role to the Minister of Natural Resources on the development of the Regulations. However, the Minister of Natural Resources is responsible for all issues related to the financial responsibility of the operators pursuant to the Act.

University of Alberta SLOWPOKE 2 Reactor

The University of Alberta SLOWPOKE 2 Reactor site is currently designated in the schedule of the Regulations as a nuclear installation for the purposes of the Act. In December 2016, the University of Alberta submitted an application to the CNSC to amend its operating licence in order to permit decommissioning of the facility.

Bruce Nuclear Generating Stations A and B

The Bruce Nuclear Generating Stations A and B site is currently designated in the schedule of the Regulations as a nuclear installation for the purposes of the Act. Bruce Power, the operator of the site, has determined that the current description of the site in the schedule is incomplete, and has provided Natural Resources Canada with a corrected version.

Objectives

The objectives of these regulatory amendments are to update the Regulations to reflect the anticipated decommissioning of the University of Alberta SLOWPOKE 2 Reactor Site and the corrected description of the Bruce Nuclear Generating Stations A and B site.

Description

The amendments have two components:

1. The revocation of the "University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor" site as a designated nuclear installation.

An amendment to the schedule of the Regulations is required to remove the "University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor" site as a nuclear installation effective on the date that it granted a "Licence to Abandon" from the CNSC. Once removed as a nuclear installation, the University of Alberta, the operator of the site, would no longer be subject to the absolute, exclusive and limited

Rôle de la CCSN

La CCSN a pour mandat de réglementer l'utilisation de l'énergie et des matières nucléaires afin de préserver la sûreté, la santé et la sécurité des Canadiens et de protéger l'environnement, de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire et de diffuser au public des renseignements objectifs sur les plans scientifique, technique et réglementaire.

La CCSN joue un rôle consultatif auprès du ministre des Ressources naturelles sur l'élaboration du Règlement. Toutefois, le ministre est responsable de toutes les questions liées à la responsabilité financière des exploitants en vertu de la Loi.

Réacteur SLOWPOKE 2 de l'Université de l'Alberta

Le site du réacteur SLOWPOKE 2 à l'Université de l'Alberta est actuellement désigné à l'annexe du Règlement en tant qu'établissement nucléaire au sens de la Loi. En décembre 2016, l'Université de l'Alberta a présenté à la CCSN une demande de modification de son permis d'exploitation afin d'autoriser le déclassement de l'installation.

Centrales nucléaires Bruce A et B

Les centrales nucléaires Bruce A et B sont actuellement désignées à l'annexe du Règlement en tant qu'établissement nucléaire au sens de la Loi. Bruce Power, l'exploitant du site, a déterminé que la description actuelle du site figurant dans l'annexe est incomplète et a fourni à Ressources naturelles Canada une version corrigée.

Objectifs

Les présentes modifications réglementaires visent à mettre à jour le Règlement afin de refléter le prochain déclassement du réacteur SLOWPOKE 2 de l'Université de l'Alberta et la description corrigée des centrales nucléaires Bruce A et B.

Description

Les modifications se divisent en deux volets.

1. Révocation du « réacteur SLOWPOKE 2 de l'Université de l'Alberta » en tant qu'établissement nucléaire désigné.

Une modification doit être apportée à l'annexe du Règlement afin de retirer la mention « Université de l'Alberta : réacteur SLOWPOKE 2 » de la liste des établissements nucléaires désignés dès la délivrance d'un « permis d'abandon » par la CCSN. Une fois qu'elle sera retirée de la liste des établissements nucléaires, l'Université de l'Alberta, l'exploitant du site, ne sera

liability of the Act. Also, the University of Alberta would no longer be required to carry financial security to cover its liability.

The following schedule is envisaged for the decommissioning of the “University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor” site:

- Current status: the University of Alberta has a Non-Power Reactor Operating Licence valid from July 1, 2013, to June 30, 2023.
- September 22, 2017: the CNSC approved an amendment to the University of Alberta’s Non-Power Reactor Operating Licence to include decommissioning of the facility.
- October/November 2017: University of Alberta is currently in the final stage of decommissioning. The nuclear fuel and activated reactor components have been removed from the site. The fuel (enriched uranium fuel) was sent to a nuclear fuel waste management/reprocessing facility in the United States, while the activated reactor components were sent to the Canadian Nuclear Laboratories facility at Chalk River. In both cases, pursuant to the Act, the University of Alberta remained responsible for any public liability arising from a transportation accident up until the material (in the case of the fuel) reaches the facility in the United States or until liability is assumed by that facility at the Canada-United States border, or, in the case of the activated reactor components, up until it reaches the Chalk River facility, at which point Canadian Nuclear Laboratories would assume responsibility.
- When the decommissioning is complete, the University of Alberta is expected to file an application to the CNSC for a “Licence to Abandon” the facility by late December 2017. Upon CNSC approval of the licence, the University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor site would be revoked as a designated nuclear installation via these regulatory amendments.

2. The replacement of the description under the “Bruce Nuclear Generating Stations A and B” nuclear installation designation site with a corrected description of the site.

As Bruce Power Inc., the operator of the site, has obtained legal advice that the description of the site currently contained in the Regulations is incomplete, the description needs to be replaced with a complete version that makes reference to legal instruments contained in the respective land registry office. Making reference to legal instruments in the description would be consistent with the descriptions of the Ontario Power Generation and NB Power nuclear installations in the Regulations.

plus assujettie au régime de responsabilité absolue, exclusive et limitée établi dans la Loi. De plus, l’Université de l’Alberta ne serait plus tenue de prévoir une garantie financière pour se protéger des risques liés à cette responsabilité.

Le calendrier ci-après pourrait être appliqué pour le déclassement du réacteur SLOWPOKE 2 de l’Université de l’Alberta.

- État actuel : Le permis d’exploitation d’un réacteur de faible puissance de l’Université de l’Alberta est en vigueur du 1^{er} juillet 2013 au 30 juin 2023.
- 22 septembre 2017 : La CCSN approuve la modification du permis d’exploitation d’un réacteur de faible puissance de l’Université de l’Alberta afin d’inclure le déclassement de l’installation.
- Octobre/novembre 2017 : L’Université de l’Alberta en est aux dernières étapes du déclassement. Le combustible nucléaire et les composants de réacteur activés ont été retirés du site. Le carburant (combustible d’uranium enrichi) a été envoyé à une installation de gestion et de retraitement des déchets de combustible nucléaire aux États-Unis, tandis que les composants de réacteur activés ont été envoyés à l’installation des Laboratoires nucléaires canadiens à Chalk River. Dans les deux cas, conformément à la Loi, l’Université de l’Alberta demeure responsable de toute responsabilité civile découlant d’un accident de transport jusqu’à ce que la matière combustible atteigne l’installation aux États-Unis ou jusqu’à ce que cette responsabilité soit assumée par cette installation à la frontière Canada-États-Unis, ou, dans le cas des composants de réacteur activés, jusqu’à ce qu’ils atteignent l’installation de Chalk River, lorsque les Laboratoires nucléaires canadiens en assument la responsabilité.
- Lorsque le déclassement sera terminé, on s’attend à ce que l’Université de l’Alberta présente une demande de « permis d’abandon » à la CCSN d’ici la fin du mois de décembre 2017. Une fois que la CCSN aura approuvé le permis, le statut d’établissement nucléaire désigné du réacteur SLOWPOKE 2 de l’Université de l’Alberta sera révoqué par l’entremise des modifications réglementaires.

2. Remplacement de la description des « centrales nucléaires Bruce A et B » par une description corrigée du site.

Puisque Bruce Power Inc., l’exploitant du site, a obtenu un avis juridique indiquant que la description actuelle figurant dans le Règlement est incomplète, celle-ci doit être remplacée par une version faisant référence aux instruments juridiques du bureau d’enregistrement. Le fait de faire référence aux instruments juridiques dans la description cadre avec les descriptions des établissements nucléaires de l’Ontario Power Generation et de NB Power dans le Règlement.

“One-for-One” Rule

The amendments to the Regulations will only (i) remove the “University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor site” as a nuclear installation pursuant to the Act; and (ii) replace the description under the “Bruce Nuclear Generating Stations A and B” site with a corrected description of the site. There are no new reporting requirements associated with these amendments. Given that the Regulations do not impose an administrative burden on business, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

The amendments to the Regulations would only affect medium to large businesses. Therefore, the small business lens does not apply, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

Consultation

Both the University of Alberta and Bruce Power Inc. were consulted on this regulatory proposal, and are in agreement with the proposed amendments. With respect to the University of Alberta’s application to amend its licence for the SLOWPOKE 2 Reactor to allow for decommissioning, the CNSC invited public comments on the application in August 2017. However, no comments were received.

Rationale

Once the “University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor site” is fully decommissioned and all nuclear material has been removed from the site, it will no longer qualify as a “nuclear installation” for the purposes of the Act. As a result, an amendment to the Regulations is required to revoke its designation. Upon the revocation of the designation, the former site would no longer be subject to the absolute, exclusive and limited liability of the Act, but would be subject to the fault-based liability regime of the common law to which most other industries are governed by. Furthermore, the University of Alberta would no longer be required to carry financial security to cover its liability.

The Act requires that the regulation designating a nuclear installation must describe the site. As the description currently contained in the Regulations for the “Bruce Nuclear Generating Stations A and B site” is incomplete, an amendment is required to correct the description.

Règle du « un pour un »

Les modifications apportées au Règlement visent uniquement (i) à retirer le « réacteur SLOWPOKE 2 de l’Université de l’Alberta » de la liste des établissements nucléaires aux termes de la Loi; (ii) à remplacer la description des « centrales nucléaires Bruce A et B » par une description corrigée du site. Aucune nouvelle exigence en matière de déclaration n’est associée à ces modifications. Puisque le Règlement n’impose pas de fardeau administratif sur les entreprises, la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

Lentille des petites entreprises

Les modifications apportées au Règlement auraient uniquement une incidence sur les moyennes et les grandes entreprises. La lentille des petites entreprises ne s’applique donc pas puisque les petites entreprises n’ont pas à assumer de coûts (ou coûts importants).

Consultation

L’Université de l’Alberta et Bruce Power Inc. ont été consultés au sujet du projet de règlement et sont d’accord avec les modifications proposées. En ce qui a trait à la demande de l’Université de l’Alberta de modifier son permis pour le réacteur SLOWPOKE 2 afin d’en permettre le déclassement, la CCSN a invité le public à formuler des commentaires sur la demande en août 2017. Toutefois, aucun commentaire n’a été reçu.

Justification

Une fois que le réacteur SLOWPOKE 2 de l’Université de l’Alberta sera entièrement déclassé et que toute la matière nucléaire aura été retirée du site, ce dernier ne se qualifiera plus en tant qu’établissement nucléaire aux termes de la Loi. Par conséquent, une modification doit être apportée au Règlement afin de révoquer cette désignation. Après la révocation de cette désignation, l’ancien site ne serait plus assujéti au régime de responsabilité absolue, exclusive et limitée établie dans la Loi, mais serait plutôt assujéti au régime de responsabilité pour faute de la common law auquel la plupart des autres industries sont assujétiées. De plus, l’Université de l’Alberta ne serait plus tenue de prévoir une garantie financière pour se protéger des risques liés à la responsabilité.

Aux termes de la Loi, la réglementation désignant un établissement nucléaire doit décrire le site. Puisque la description actuelle figurant dans le Règlement pour les « centrales nucléaires Bruce A et B » est incomplète, une modification doit être apportée afin de la corriger.

Contact

Dave McCauley
Director
Uranium and Radioactive Waste Division
Natural Resources Canada
580 Booth Street, 17th Floor, Room C2-4
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
Telephone: 343-292-6192
Email: dave.mccauley@canada.ca

Personne-ressource

Dave McCauley
Directeur
Division de l'uranium et des déchets radioactifs
Ressources naturelles Canada
580, rue Booth, 17^e étage, pièce C2-4
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Téléphone : 343-292-6192
Courriel : dave.mccauley@canada.ca

Registration
SOR/2017-286 December 19, 2017

CANADA SHIPPING ACT, 2001
ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION ACT

P.C. 2017-1683 December 15, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 7(2), 35(1)^a, 120(1), 190(1) and 207(2) of the *Canada Shipping Act, 2001*^b and subsections 4(3) and 12(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*^c, makes the annexed *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations*.

Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations

General Provisions

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

constructed, in relation to a vessel, means that the vessel conforms to regulation 1.5 of Chapter XIV of SOLAS. (*construit*)

IMO means the International Maritime Organization. (*OMI*)

MARPOL means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and the Protocols of 1978 and 1997 relating to the Convention. (*MARPOL*)

Minister means the Minister of Transport. (*ministre*)

Polar Code means the *International Code for Ships Operating in Polar Waters* set out in IMO Resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68). (*Recueil sur la navigation polaire*)

polar waters has the same meaning as in regulation 1.4 of Chapter XIV of SOLAS. (*eaux polaires*)

Enregistrement
DORS/2017-286 Le 19 décembre 2017

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA
LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

C.P. 2017-1683 Le 15 décembre 2017

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des paragraphes 7(2), 35(1)^a, 120(1), 190(1) et 207(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b et des paragraphes 4(3) et 12(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*, ci-après.

Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique

Dispositions générales

Définitions et interprétation

Définitions

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

construit Se dit d'un bâtiment qui satisfait à la règle 1.5 du chapitre XIV de SOLAS (*constructed*)

eaux polaires S'entend au sens de la règle 1.4 du chapitre XIV de SOLAS. (*polar waters*)

MARPOL La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et les Protocoles de 1978 et de 1997 relatifs à cette convention. (*MARPOL*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

OMI L'Organisation maritime internationale. (*IMO*)

Recueil sur la navigation polaire Le *Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires* prévu aux résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68) de l'OMI. (*Polar Code*)

^a S.C. 2012, c. 31, s. 159

^b S.C. 2001, c. 26

^c R.S., c. A-12

^a L.C. 2012, ch. 31, art. 159

^b L.C. 2001, ch. 26

^c L.R., ch. A-12

SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the Protocol of 1988 relating to the Convention. (*SOLAS*)

shipping safety control zone has the same meaning as in the *Shipping Safety Control Zones Order*. (*zone de contrôle de la sécurité de la navigation*)

Incorporated documents – as amended from time to time

2 (1) Except as otherwise provided, any reference in these Regulations to a document is a reference to the document as amended from time to time.

Recommendations

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “should” is to be read as “must” and recommendations are mandatory.

Authorized representative — pleasure craft

(3) Any reference in these Regulations to the authorized representative of a vessel, means, in the case of a pleasure craft, the operator of the craft.

Certified vessel

(4) Any reference in these Regulations to a certified vessel is to be read as a reference to

(a) if the vessel is a Canadian vessel, a vessel certified under the *Canada Shipping Act, 2001*; and

(b) if the vessel is a foreign vessel, a vessel certified by or on behalf of the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly.

Non-application

Non-application

3 These Regulations do not apply to government vessels and vessels owned or operated by a foreign state when they are being used only in government non-commercial services.

Compliance

Authorized representative

4 (1) The authorized representative of a vessel must ensure that the requirements of these Regulations are met in respect of the vessel.

SOLAS La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à cette convention. (*SOLAS*)

zone de contrôle de la sécurité de la navigation S'entend au sens du *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*. (*shipping safety control zone*)

Renvoi dynamique

2 (1) Sauf disposition contraire, tout renvoi dans le présent règlement à un document constitue un renvoi à la plus récente version de celui-ci.

Recommandations

(2) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « devrait » vaut mention de « doit » et les recommandations ont force obligatoire.

Représentant autorisé — embarcation de plaisance

(3) Toute mention dans le présent règlement du représentant autorisé d'un bâtiment vaut, dans le cas d'une embarcation de plaisance, mention du conducteur de celle-ci.

Bâtiment certifié

(4) Toute mention dans le présent règlement d'un bâtiment certifié vaut mention :

a) d'un bâtiment titulaire d'un certificat délivré sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, s'il s'agit d'un bâtiment canadien;

b) d'un bâtiment titulaire d'un certificat délivré par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer, ou au nom de ce gouvernement, s'il s'agit d'un bâtiment étranger.

Non-application

Non-application

3 Le présent règlement ne s'applique pas aux bâtiments d'État, ni aux bâtiments appartenant à un État étranger ou exploités par lui, s'ils sont utilisés seulement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Conformité

Représentant autorisé

4 (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que toutes les exigences du présent règlement soient respectées à l'égard du bâtiment.

Master

(2) The master of a vessel must ensure that the operational requirements of these Regulations are met in respect of the vessel.

Part 1**Safety Measures****Definitions****Definitions**

5 The following definitions apply in this Part.

AIRSS means TP 12259 *Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) Standard*, published by the Department of Transport. (*SRGNA*)

Arctic Class means a class attributed to a vessel under the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations* regime, which indicates that the vessel met the requirements of those regulations. (*cote arctique*)

Canadian Arctic Class means a class attributed to a vessel under the *Canada Shipping Act* regime, which indicates that the vessel met the requirements of the applicable standards of TP 12260 *Equivalent Standards for the Construction of Arctic Class Ships*, published by the Department of Transport, on December 1, 1995. (*classe arctique canadienne*)

cargo vessel means a vessel that is not a passenger vessel. (*bâtiment de charge*)

dangerous goods means the substances, materials and articles referred to in the *International Maritime Dangerous Goods Code*, published by the IMO. (*marchandises dangereuses*)

fishing vessel has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Marine Personnel Regulations*. (*bâtiment de pêche*)

international Arctic waters has the same meaning as “Arctic waters” in regulation 1.3 of Chapter XIV of SOLAS. (*eaux arctiques internationales*)

passenger vessel means a vessel that carries more than 12 passengers. (*bâtiment à passagers*)

Polar Class means a class that is attributed to a vessel by a classification society based on the *Unified Requirements UR I* established by the International Association of Classification Societies. (*classe polaire*)

Polar Service Temperature has the same meaning as in paragraph 1.2.11 of Part 1-A of the Polar Code. (*température de service pour la navigation polaire*)

Capitaine

(2) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les exigences relatives à l'exploitation prévues par le présent règlement soient respectées à l'égard du bâtiment.

Partie 1**Mesures de sécurité****Définitions****Définitions**

5 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

bâtiment à passagers Bâtiment qui transporte plus de douze passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de charge Bâtiment autre qu'un bâtiment à passagers. (*cargo vessel*)

bâtiment de pêche S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur le personnel maritime*. (*fishing vessel*)

bâtiment prévu pour être exploité à des températures de l'air basses S'entend au sens du paragraphe 1.2.12 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire. (*vessel intended to operate in low air temperature*)

classe arctique canadienne Classe attribuée à un bâtiment sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada* attestant qu'il satisfaisait aux exigences applicables prévues au TP 12260 intitulé *Normes équivalentes pour la construction de navires de la classe arctique* et publié par le ministère des Transports le 1^{er} décembre 1995. (*Canadian Arctic Class*)

classe polaire S'agissant d'un bâtiment, classe attribuée par une société de classification sur la base des *Prescriptions Uniformes (UR I)* établies par la International Association of Classification Societies. (*Polar Class*)

cote arctique Cote attribuée à un bâtiment sous le régime du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* attestant qu'il satisfaisait aux exigences de ce règlement. (*Arctic Class*)

eaux arctiques internationales S'entend au sens de la définition de « eaux arctiques » prévue à la règle 1.3 du chapitre XIV de SOLAS. (*international Arctic waters*)

Manuel d'exploitation dans les eaux polaires Manuel visé au chapitre 2 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire. (*Polar Waters Operational Manual*)

marchandises dangereuses Substances, matériaux et articles visés par le *Code maritime international des*

Polar Waters Operational Manual means the manual referred to in Chapter 2 of Part I-A of the Polar Code. (*Manuel d'exploitation dans les eaux polaires*)

POLARIS means the Polar Operational Limit Assessment Risk Indexing System, as set out in the Appendix to the IMO Circular MSC.1/Circ.1519. (*POLARIS*)

pollutant has the same meaning as in section 185 of the *Canada Shipping Act, 2001*. (*polluant*)

recognized organization means an organization with which the Minister has entered into an agreement or arrangement under paragraph 10(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001*. (*organisation reconnue*)

Type in relation to a vessel, means a type set out in column 1 of Schedule 2 corresponding to the classification given by an organization set out in columns 2 to 13 of that schedule to indicate that the vessel complies with the construction standards required by the organization. (*type*)

vessel intended to operate in low air temperature has the same meaning as in paragraph 1.2.12 of Part I-A of the Polar Code. (*bâtiment prévu pour être exploité à des températures de l'air basses*)

SOLAS Requirements

Chapter XIV of SOLAS

6 (1) Subject to subsection (2), the following Canadian vessels in polar waters and foreign vessels in a shipping safety control zone must conform to the requirements of Chapter XIV of SOLAS:

- (a) cargo vessels of 500 gross tonnage or more that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS;
- (b) passenger vessels that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS; or
- (c) vessels of 500 gross tonnage or more other than a vessel referred to in paragraphs (a) and (b).

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to fishing vessels, pleasure craft and vessels that do not have a mechanical means of propulsion.

marchandises dangereuses, publié par l'OMI. (*dangerous goods*)

organisation reconnue Organisation avec laquelle le ministre a conclu un accord ou un arrangement en vertu de l'alinéa 10(1)c) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*recognized organization*)

POLARIS Système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires prévu à l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ. 1519 de l'OMI. (*POLARIS*)

polluant S'entend au sens de l'article 185 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*polluant*)

SRGNA La publication TP 12259 intitulée *Normes pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA)*, publiée par le ministère des Transports. (*AIRSS*)

température de service pour la navigation polaire S'entend au sens du paragraphe 1.2.11 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire. (*Polar Service Temperature*)

type S'agissant d'un bâtiment, type prévu à la colonne 1 de l'annexe 2 qui correspond à la classification attribuée par une organisation mentionnée aux colonnes 2 à 13 de cette annexe pour attester que le bâtiment satisfait aux normes de construction applicables exigées par l'organisation. (*type*)

Exigences de SOLAS

Chapitre XIV de SOLAS

6 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout bâtiment canadien qui navigue dans les eaux polaires et tout bâtiment étranger qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation doit se conformer aux exigences du chapitre XIV de SOLAS, s'il s'agit, selon le cas :

- a) d'un bâtiment de charge d'une jauge brute d'au moins 500 qui est certifié comme étant conforme aux exigences du chapitre I de SOLAS;
- b) d'un bâtiment à passagers qui est certifié comme étant conforme aux exigences du chapitre I de SOLAS;
- c) d'un bâtiment d'une jauge brute d'au moins 500 qui n'est pas visé à l'alinéa a) ou b).

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des bâtiments de pêche, des embarcations de plaisance et des bâtiments sans moyen de propulsion mécanique.

Other Requirements

Scope of application

7 Except as otherwise provided, the following Canadian vessels and foreign vessels navigating in a shipping safety control zone must conform to sections 8 to 10:

- (a) vessels of 300 gross tonnage or more;
- (b) vessels carrying pollutants or dangerous goods, or vessels towing or pushing a vessel that is carrying pollutants or dangerous goods;
- (c) vessels towing or pushing another vessel, if the combined weight of the vessels is 500 gross tonnage or more; or
- (d) passenger vessels that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS.

Navigation periods

8 (1) Subject to subsections (2) to (4), a vessel of an Arctic Class, Canadian Arctic Class, or Type set out in column 1 of an item in Schedule 1 may only navigate in a shipping safety control zone set out in columns 2 to 17 of that item during the applicable period.

Exception

(2) Subject to section 9, a vessel may navigate in a shipping safety control zone outside the period referred to in subsection (1), if

- (a) for vessels constructed before January 1, 2017, other than Polar Class vessels, the ice numeral for the ice regime in which it will navigate, as determined in accordance with AIRSS, is greater than or equal to zero;
- (b) the risk index outcome for the ice regime in which it will navigate, as determined in accordance with POLARIS, indicates normal operation in the ice regime; or
- (c) for vessels in a Polar Class 3 to 7, when the risk index outcome for the ice regime in which it will navigate, as determined in accordance with POLARIS, indicates an elevated operational risk, the Polar Waters Operations Manual has operational measures to mitigate the risk and the vessel conforms to these measures.

Emergency

(3) Despite subsections (1) and (2), a vessel may navigate in a shipping safety control zone outside the period referred to in subsection (1) for the purposes of saving a life or preventing the loss of a ship.

Autres exigences

Champ d'application

7 Sauf disposition contraire, tout bâtiment canadien et tout bâtiment étranger qui naviguent dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation doivent se conformer aux articles 8 à 10, s'il s'agit :

- a) d'un bâtiment d'une jauge brute d'au moins 300;
- b) d'un bâtiment qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses ou qui remorque ou pousse un tel bâtiment;
- c) d'un bâtiment qui remorque ou pousse un autre bâtiment, si la jauge brute combinée des bâtiments est d'au moins 500;
- d) d'un bâtiment à passagers qui est certifié comme étant conforme aux exigences du chapitre I de SOLAS.

Période de navigation

8 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), un bâtiment d'une cote arctique, d'une classe arctique canadienne ou d'un type visé à la colonne 1 d'un article de l'annexe 1 peut seulement naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation prévue aux colonnes 2 à 17 de cet article durant la période applicable prévue.

Exceptions

(2) Sous réserve de l'article 9, un bâtiment peut naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation en dehors de la période visée au paragraphe (1) si :

- a) s'agissant d'un bâtiment construit avant le 1^{er} janvier 2017, autre qu'un bâtiment de classe polaire, le numéro glacial pour le régime de glaces où il naviguera, déterminé conformément au SRGNA, est d'au moins zéro;
- b) le résultat de l'indice de risque du régime de glaces où il naviguera, déterminé conformément au POLARIS, indique une exploitation normale;
- c) s'agissant d'un bâtiment de classe polaire 3 à 7, dans le cas où le résultat de l'indice de risque du régime de glaces où il naviguera, déterminé conformément au POLARIS, indique un risque d'exploitation élevé, le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires prévoit des mesures opérationnelles pour maîtriser ce risque et le bâtiment se conforme à ces mesures.

Urgence

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), un bâtiment peut naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation en dehors de la période visée au paragraphe (1) pour sauver une vie ou éviter la perte d'un navire.

Ice strengthening

(4) If a vessel is not of an Arctic Class, Canadian Arctic Class or Type set out under column 1 of Schedule 1, or under AIRSS or POLARIS, the Minister may allow the vessel to navigate under subsection (1) or (2) by issuing an equivalency, if the Minister is satisfied that the vessel has ice strengthening that provides a level of safety at least equivalent to the level for that class or type.

Message

9 (1) Subject to subsection (3), no vessel may enter a shipping safety control zone in the conditions set out in subsection 8(2), unless the master of the vessel

(a) sends a message to the Minister, in the manner determined by the Minister, containing the following information:

(i) the call letters and type of vessel and the name of any escorting vessel,

(ii) the name and certification information of the master, and the certification information of any persons referred to in paragraph 12.3.2 of Part I-A of the Polar Code and the person referred to in section 10, if applicable,

(iii) a description of the proposed route through the zone,

(iv) a description of each ice regime anticipated on the proposed route, and the ice numeral or the risk index outcome for the regime, and

(v) the final destination of the vessel; and

(b) has received an acknowledgement of the message from the Minister.

Change

(2) If the information referred to in subparagraph (1)(a)(iii) or (iv) changes significantly on the route, the master of the vessel must send a new message to the Minister, in the manner determined by the Minister.

Adjacent zones

(3) If the route of the vessel involves navigation in more than one shipping safety control zone and these zones are adjacent, the master of the vessel is only required to comply with subsection (1) before entering the first zone.

Renforcement pour la glace

(4) Si un bâtiment n'est pas d'une cote arctique, d'une classe arctique canadienne ou d'un type prévu à la colonne 1 de l'annexe 1, au SRGNA ou au POLARIS, le ministre peut lui permettre de naviguer aux conditions prévues aux paragraphes (1) ou (2) sur délivrance d'une équivalence, s'il juge que le bâtiment est pourvu d'un renforcement pour la glace qui offre un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui d'un bâtiment d'une telle classe ou d'un tel type.

Message

9 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à un bâtiment d'entrer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans les conditions prévues au paragraphe 8(2), sauf si le capitaine du bâtiment satisfait aux conditions suivantes :

a) il a transmis au ministre, selon les modalités prévues par celui-ci, un message qui contient les renseignements suivants :

(i) l'indicatif et le type du bâtiment et, le cas échéant, le nom de son bâtiment d'escorte,

(ii) le nom et les renseignements figurant sur son brevet de capitaine et sur les brevets des personnes visées au paragraphe 12.3.2 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire et de la personne visée à l'article 10, le cas échéant,

(iii) une description de l'itinéraire projeté dans la zone,

(iv) une description des régimes de glaces qu'il prévoit rencontrer sur l'itinéraire projeté, ainsi que les numéros glaciels ou le résultat de l'indice de risque pour les régimes,

(v) la destination finale du bâtiment;

b) il a reçu du ministre un accusé de réception de son message.

Changement

(2) Si les renseignements visés aux sous-alinéas (1)(a)(iii) ou (iv) changent de façon significative sur l'itinéraire, le capitaine du bâtiment transmet un nouveau message au ministre, selon les modalités établies par celui-ci.

Zones adjacentes

(3) Si, sur l'itinéraire, le bâtiment navigue dans plus d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et que ces zones sont adjacentes, le capitaine du bâtiment est tenu de se conformer au paragraphe (1) seulement avant d'entrer dans la première zone.

Emergency exception

(4) If a vessel enters a shipping safety control zone for the purpose of saving a life or preventing the loss of a ship, the master of the vessel is not required to conform to subsection (1), however, the master must advise the Minister of the vessel's entry into the zone.

Ice Navigator**Ice navigator**

10 (1) Vessels, other than a cargo vessel of 500 gross tonnage or more or a passenger vessel that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS, that navigate in a shipping safety control zone set out in columns 2 to 17 of Schedule 1 during a period other than those set out in item 14 of that schedule must have an ice navigator on board.

Requirements

(2) The ice navigator on a vessel must

(a) have all of the qualifications under the *Canada Shipping Act, 2001* to act as a master or a person in charge of the deck watch; and

(b) either:

(i) have served on a vessel in the capacity of master or person in charge of the deck watch for at least 50 days, of which 30 days must have been served in international Arctic waters while the vessel was in ice conditions that required the vessel to be assisted by an ice-breaker or that required manoeuvres to avoid concentrations of ice that might have endangered the vessel, or

(ii) hold a certificate in advanced training for ships operating in polar waters in accordance with regulation V/4 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

Vessels Intended to Operate in Low Air Temperature**Requirements**

11 Any Canadian vessel referred to in paragraphs 6(1)(a) to (c) that was constructed on or after January 1, 2017, and is intended to operate in low air temperature must meet the following requirements if it navigates in polar waters:

(a) be assigned, by a recognized organization, a cold temperature service or winterization notation that is compatible with its Polar Service Temperature;

Exception – urgence

(4) Si un bâtiment entre dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation pour sauver une vie ou éviter la perte d'un navire, le capitaine du bâtiment n'est pas tenu de se conformer au paragraphe (1), mais il avise le ministre de l'entrée du bâtiment dans la zone.

Officier de navigation dans les glaces**Officier de navigation**

10 (1) Un bâtiment, autre qu'un bâtiment de charge d'une jauge brute d'au moins 500 ou un bâtiment à passagers qui sont certifiés comme étant conformes aux exigences du chapitre I de SOLAS, qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation prévue aux colonnes 2 à 17 de l'annexe 1 en dehors de la période prévue à l'article 14 de cette annexe doit avoir à son bord un officier de navigation dans les glaces.

Conditions

(2) L'officier de navigation dans les glaces doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) d'une part, avoir les qualifications exigées aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour agir à titre de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle;

b) d'autre part, selon le cas :

(i) avoir exercé des fonctions de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle pendant au moins 50 jours, dont au moins 30 jours dans les eaux arctiques internationales, à bord d'un bâtiment naviguant dans des conditions glacielles nécessitant l'aide d'un brise-glace ou l'exécution de manoeuvres pour éviter que des concentrations de glace ne mettent le bâtiment en péril,

(ii) être titulaire d'un certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires conformément à la règle V/4 de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Bâtiment prévu pour être exploité à des températures de l'air basses**Exigences**

11 Tout bâtiment canadien visé aux alinéas 6(1)a) à c) qui est construit le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date et qui est prévu pour être exploité à des températures de l'air basses doit satisfaire aux conditions ci-après s'il navigue dans les eaux polaires :

a) il a reçu d'une organisation reconnue une notation pour le service par temps froid ou pour une protection

(b) have on board inflatable life rafts and marine evacuation systems that are designed to operate at the vessel Polar Service Temperature, or that are protected from cold weather or fitted with means to prevent the temperature from dropping below -30°C; and

(c) have engines, cooling systems, fuel systems, and starting systems of lifeboats, rescue boats, fast rescue boats that are

(i) tested as prescribed in paragraphs 6.10.2 to 6.10.4 of Part 1 of the Annex to IMO Resolution MSC.81(70), to start at the vessel Polar Service Temperature, or

(ii) protected from the cold weather, or fitted with means to prevent their temperature from dropping below -15°C.

contre le froid qui est compatible avec sa température de service pour la navigation polaire;

b) les radeaux de sauvetage pneumatiques et les dispositifs d'évacuation en mer transportés à son bord sont conçus pour fonctionner à la température de service pour la navigation polaire du bâtiment ou sont protégés contre le froid ou munis de moyens pour prévenir la chute de leur température au dessous de -30°C;

c) les moteurs, systèmes de refroidissement, systèmes de carburant et systèmes de démarrage des embarcations de sauvetage, embarcations de secours et embarcations de secours rapides sont :

(i) soit mis à l'essai de la manière prévue aux paragraphes 6.10.2 à 6.10.4 de la Partie 1 de l'annexe de la résolution MSC.81(70) de l'OMI pour démarrer à la température de service pour la navigation polaire du bâtiment,

(ii) soit protégés contre le froid ou munis de dispositifs permettant de prévenir la chute de leur température au-dessous de -15°C.

Part 2

Pollution Prevention Measures

Definitions

Definitions

12 The following definitions apply in this Part.

arctic waters has the same meaning as in section 2 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. (*eaux arctiques*)

cargo residues has the same meaning as in regulation 1.2 of Annex V to MARPOL. (*résidus de cargaison*)

Category A vessel means a vessel designed for operation in polar waters in at least medium first-year ice, that may include old ice inclusions. (*bâtiment de catégorie A*)

Category B vessel means a vessel not included in Category A that is designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions. (*bâtiment de catégorie B*)

en route has the same meaning as in regulation 1.5 of Annex V to MARPOL. (*faire route*)

fast ice has the same meaning as in paragraph 4.1.3 of Part II-A of the Polar Code. (*banquise côtière*)

Partie 2

Mesures de prévention de la pollution

Définitions

Définitions

12 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

à partir de la terre la plus proche S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*. (*from the nearest land*)

appareil d'épuration marine S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*. (*marine sanitation device*)

banquise côtière S'entend au sens du paragraphe 4.1.3 de la Partie II-A du Recueil sur la navigation polaire. (*fast ice*)

bâtiment de catégorie A Bâtiment conçu pour être exploité dans les eaux polaires dans au moins de la glace moyenne de première année, celle-ci pouvant comporter des inclusions de vieille glace. (*Category A vessel*)

bâtiment de catégorie B Bâtiment, autre qu'un bâtiment de catégorie A, conçu pour être exploité dans les

food waste has the same meaning as in regulation 1.8 of Annex V to MARPOL. (*déchets alimentaires*)

from the nearest land has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*. (*à partir de la terre la plus proche*)

garbage has the same meaning as in regulation 1.9 of Annex V to MARPOL. (*ordures*)

IBC Code means the *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*, published by the IMO. (*Recueil IBC*)

ice-shelf has the same meaning as in paragraph 4.1.2 of Part II-A of the Polar Code. (*plateau de glace*)

marine sanitation device has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*. (*appareil d'épuration marine*)

noxious liquid substance has the same meaning as in regulation 1.10 of Annex II to MARPOL. (*substance liquide nocive*)

sewage has the same meaning as in regulation 1.3 of Annex IV to MARPOL. (*eaux usées*)

waters under Canadian jurisdiction has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*. (*eaux de compétence canadienne*)

eaux polaires dans au moins de la glace mince de première année, celle-ci pouvant comporter des inclusions de vieille glace. (*Category B vessel*)

déchets alimentaires S'entend au sens de la règle 1.8 de l'Annexe V de MARPOL. (*food waste*)

eaux arctiques S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (*arctic waters*)

eaux de compétence canadienne S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*. (*waters under Canadian jurisdiction*)

eaux usées S'entend au sens de la règle 1.3 de l'Annexe IV de MARPOL. (*sewage*)

faire route S'entend au sens de la règle 1.5 de l'Annexe V de MARPOL. (*en route*)

ordures S'entend au sens de la règle 1.9 de l'Annexe V de MARPOL. (*garbage*)

plateau de glace S'entend au sens du paragraphe 4.1.2 de la Partie II-A du Recueil sur la navigation polaire. (*ice-shelf*)

Recueil IBC Le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*, publié par l'OMI. (*IBC Code*)

résidus de cargaison S'entend au sens de la règle 1.2 de l'Annexe V de MARPOL. (*cargo residues*)

substance liquide nocive S'entend au sens de la règle 1.10 de l'Annexe II de MARPOL. (*noxious liquid substance*)

Application

Application

13 Except as otherwise provided, this Part applies in respect of Canadian vessels navigating in polar waters and foreign vessels navigating in a shipping safety control zone.

Conditions of Waste Deposits

Conditions

14 For the purposes of subsection 4(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, waste may be deposited if

- (a) the deposit is necessary for the purpose of saving a life, securing the safety of a vessel or preventing the immediate loss of a vessel;

Champ d'application

Champ d'application

13 Sauf disposition contraire, la présente partie s'applique à l'égard de tout bâtiment canadien qui navigue dans les eaux polaires et de tout bâtiment étranger qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation.

Conditions de dépôt de déchets

Conditions

14 Pour l'application du paragraphe 4(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, des déchets peuvent être déposés dans les cas suivants :

- a) le dépôt est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un bâtiment ou éviter sa perte immédiate;

(b) the deposit occurs as a result of an accident of navigation in which a vessel or its equipment is damaged, unless the accident occurs as a result of an action that is outside the ordinary practice of seafarers;

(c) in the case of oil, the deposit is a minimal and unavoidable leakage that occurs as a result of the operation of an underwater machinery component;

(d) in the case of fishing gear, the deposit is an accidental loss and all reasonable precautions were taken to prevent such a loss;

(e) in the case of fishing gear, the deposit is for the protection of the marine environment or for the safety of that vessel or its crew; or

(f) in the case of garbage, the deposit is the result of damage to a vessel or its equipment, when all reasonable precautions were taken before the occurrence to prevent and minimize the deposit, and after the occurrence to minimize it.

b) le dépôt se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le bâtiment ou son équipement, à moins que l'accident ne survienne à la suite d'une action qui ne s'inscrit pas dans la pratique ordinaire des marins;

c) s'agissant d'hydrocarbures, le dépôt est une fuite mineure et inévitable et se produit à la suite du fonctionnement d'une pièce mécanique immergée;

d) s'agissant d'appareils de pêche, le dépôt est une perte accidentelle et toutes les précautions raisonnables avaient été prises pour empêcher cette perte;

e) s'agissant d'appareils de pêche, le dépôt est effectué pour protéger le milieu marin ou pour assurer la sécurité du bâtiment ou celle de son équipage;

f) s'agissant d'ordures, le dépôt se produit à la suite d'une avarie subie par le bâtiment ou son équipement, alors que toutes les précautions raisonnables avaient été prises avant l'avarie pour empêcher et réduire le dépôt et après l'avarie pour le réduire.

Prevention of Pollution by Oil

Operations in polar waters

15 Operations in polar waters must be taken into account in the Oil Records Books, the manuals, the shipboard oil pollution emergency plan, and the shipboard marine pollution emergency plan when they are required to be carried by a vessel under the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Oil fuel tank

16 (1) Oil fuel tanks on Category A and B vessels that were constructed on or after January 1, 2017 and have an aggregate oil fuel capacity of less than 600 m³, other than oil fuel tanks with a maximum individual capacity of 30 m³ or less, must be separated from the outer shell of the vessel by a distance of at least 0.76 m.

Cargo tank — vessels other than oil tankers

(2) Cargo tanks used to carry oil on Category A and B vessels constructed on or after January 1, 2017, other than oil tankers, must be separated from the outer shell of the vessel by a distance of at least 0.76 m.

Cargo tank — oil tankers

(3) Subject to subsection (4), cargo tanks on Category A and B oil tankers constructed on or after January 1, 2017,

Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Exploitation dans les eaux polaires

15 Le registre des hydrocarbures, les manuels, le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures et le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers qu'un bâtiment est tenu d'avoir aux termes du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* doivent tenir compte de l'exploitation du bâtiment dans les eaux polaires.

Soute à combustible

16 (1) Les soutes à combustible à bord des bâtiments de catégories A et B qui sont construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date et qui ont une capacité globale en combustible inférieure à 600 m³, sauf celles dont la capacité individuelle maximale ne dépasse pas 30 m³, doivent être placées à une distance d'au moins 0,76 mètres de la muraille extérieure du bâtiment.

Citernes à cargaison — bâtiments autres que les pétroliers

(2) Les citernes à cargaison utilisées pour transporter des hydrocarbures à bord des bâtiments des catégories A et B qui sont construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, autres que les pétroliers, doivent être placées à une distance d'au moins 0,76 mètres de la muraille extérieure du bâtiment.

Citernes à cargaison — pétroliers

(3) Sous réserve du paragraphe (4), les citernes à cargaison à bord des pétroliers des catégories A et B d'un port en

that are of less than 5 000 metric tonnes deadweight, must be protected the length of the tank with

(a) double bottom tanks or double bottom spaces in accordance with the applicable requirements of regulation 19.6.1 of Annex I to MARPOL; and

(b) wing tanks or wing spaces arranged in accordance with the applicable requirements of regulation 19.3.1 of Annex I to MARPOL and complying with the applicable distance requirements in accordance with regulation 19.6.2 of Annex I to MARPOL.

Exception

(4) An oil tanker that is a Canadian vessel of less than 5 000 metric tonnes deadweight that does not have mechanical means of propulsion and engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction within 40 nautical miles from the nearest land is not required to comply with paragraph (3)(a) if the height of its double bottom is, in no location, less than the width calculated for its wing tanks in accordance with the formula in regulation 19.6.2 of Annex I to MARPOL.

Oil residue tanks and oily bilge water holding tanks

(5) Oil residue tanks and oily bilge water holding tanks on Category A and B vessels constructed on or after January 1, 2017, other than oil fuel tanks with a maximum individual capacity of 30 m³ or less, must be separated from the outer shell of the vessel by a distance of at least 0.76 m.

Non-application

(6) Subsections (1) to (3) and (5) do not apply to vessels referred to in paragraph 46(2)(b) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

Operations in polar waters

17 Operations in polar waters must be taken into account in the Cargo Record Book, the procedures and arrangements manual, the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances and the shipboard marine pollution emergency plan, when they are required to be carried by the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

lourd inférieur à 5 000 tonnes métriques qui sont construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date doivent être protégées de la manière suivante :

a) les citernes ou l'espace de double fond doivent être conformes aux exigences applicables prévues à la règle 19.6.1 de l'Annexe I de MARPOL;

b) la citerne ou les espaces latéraux doivent être disposés conformément aux exigences applicables prévues à la règle 19.3.1 de l'Annexe I de MARPOL et être conformes aux exigences relatives à la distance applicables prévues à la règle 19.6.2 de l'Annexe I de MARPOL.

Exception

(4) Un pétrolier qui est un bâtiment canadien d'un port en lourd de moins de 5 000 tonnes métriques, qui n'a pas de moyen de propulsion mécanique et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne situées à une distance d'au plus 40 milles marins à partir de la terre la plus proche n'est pas tenu de se conformer à l'alinéa (3)a), pourvu que la hauteur du double-fond du bâtiment ne soit, en aucun point, inférieure à la largeur de ses citernes latérales, calculée conformément à la formule prévue à la règle 19.6.2 de l'Annexe I de MARPOL.

Citernes à résidus d'hydrocarbures et citernes de stockage des eaux de cale

(5) Les citernes à résidus d'hydrocarbures et les citernes de stockage des eaux de cale polluées à bord des navires des catégories A et B qui sont construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, sauf celles dont la capacité individuelle maximale ne dépasse pas 30 m³, doivent être placées à une distance d'au moins 0,76 mètres de la muraille extérieure du bâtiment.

Non-application

(6) Les paragraphes (1) à (3) et (5) ne s'appliquent pas à un bâtiment visé par l'alinéa 46(2)b) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

Maîtrise de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Exploitation dans les eaux polaires

17 Le registre de la cargaison, le manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives et le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers qu'un bâtiment est tenu d'avoir aux termes du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* doivent tenir compte de l'exploitation du bâtiment dans les eaux polaires.

Prohibition

18 It is prohibited to carry the following noxious liquid substances in a cargo tank on a Category A or B vessel that is constructed on or after January 1, 2017, unless the cargo tank is separated from the outer shell of the vessel by a distance of at least 0.76 m:

- (a) a substance listed in the table to Chapter 17 of the IBC Code, if the vessel specified in column “e” of the table is of type 3; and
- (b) a substance listed in Chapter 18 of the IBC Code.

Prevention of Pollution by Sewage from Vessels

Prohibition to discharge — sewage

19 A Canadian vessel of a gross tonnage of 400 or more or a Canadian vessel that is certified to carry more than 15 persons — or a person on board such a vessel — must not discharge sewage in polar waters other than arctic waters, unless the discharge is made in accordance with the conditions set out in subsections 20(1) to (3) or in the applicable circumstances set out in section 14.

Deposit of sewage

20 (1) For the purposes of subsection 4(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, subject to subsections (2) and (3) of this section, a vessel of a gross tonnage of 400 or more or a vessel that is certified to carry more than 15 persons — or a person on board such a vessel — may deposit sewage if,

- (a) when the sewage is comminuted and disinfected, the deposit is made in accordance with regulation 11.1.1 of Annex IV to MARPOL and the vessel is located at a distance of at least three nautical miles from an ice-shelf or fast ice, and is as far as practicable from areas of ice concentrations exceeding 1/10;
- (b) when the sewage is not comminuted or disinfected, the deposit is made in accordance with regulation 11.1.1 of Annex IV to MARPOL and the vessel is located at a distance of at least 12 nautical miles from an ice-shelf or fast ice, and is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or
- (c) when the vessel operates a sewage treatment plant of an approved type, the deposit is made in accordance with regulation 11.1.2 of Annex IV to MARPOL and the vessel is as far as practicable from the nearest land, ice-shelf, fast ice or areas of ice concentration exceeding 1/10.

Interdiction

18 Il est interdit de transporter les substances liquides nocives ci-après dans une citerne à cargaison à bord d'un bâtiment de catégorie A ou B construit le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, à moins que la citerne à cargaison ne soit placée à une distance d'au moins 0,76 mètres de la muraille extérieure du bâtiment :

- a) les substances visées au tableau du chapitre 17 du Recueil IBC, si le bâtiment visé à la colonne « e » de ce tableau est du type 3;
- b) les substances visées au chapitre 18 du Recueil IBC.

Prévention de la pollution par les eaux usées des bâtiments

Interdiction de rejet — eaux usées

19 Il est interdit à un bâtiment canadien d'une jauge brute d'au moins 400 ou à un bâtiment canadien qui est certifié pour transporter plus de 15 personnes — ou à toute personne à son bord — de rejeter des eaux usées dans les eaux polaires, autres que les eaux arctiques, sauf dans les conditions prévues aux paragraphes 20(1) à (3) ou dans les circonstances applicables visées à l'article 14.

Dépôt d'eaux usées

20 (1) Pour l'application du paragraphe 4(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et sous réserve des paragraphes (2) et (3) du présent article, un bâtiment qui est d'une jauge brute d'au moins 400 ou un bâtiment qui est certifié pour transporter plus de 15 personnes — ou une personne à son bord — peut déposer des eaux usées si :

- a) dans le cas où les eaux usées ont été broyées et désinfectées, le dépôt est effectué conformément à la règle 11.1.1 de l'Annexe IV de MARPOL et le bâtiment se trouve à une distance d'au moins 3 milles marins de tout plateau de glace ou banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10;
- b) dans le cas où les eaux usées n'ont pas été broyées ou désinfectées, le dépôt est effectué conformément à la règle 11.1.1 de l'Annexe IV de MARPOL et le bâtiment se trouve à une distance d'au moins 12 milles marins de tout plateau de glace ou banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10;
- c) dans le cas où le bâtiment utilise une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé, le dépôt est effectué conformément à la règle 11.1.2 de l'Annexe IV de MARPOL et le bâtiment se trouve aussi loin que possible de la terre, de la banquise côtière ou du plateau de glace le plus proche ou des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10.

Non-application

(2) Paragraphs (1)(a) and (b) do not apply to Category A and B vessels constructed on or after January 1, 2017, and all passenger vessels constructed on or after January 1, 2017.

Exception

(3) If a Category A or B vessel is operating in an area of ice conditions exceeding 1/10 for an extended period of time, the vessel — or a person on board such a vessel — may deposit sewage that has been treated using a sewage treatment plant of an approved type.

Approval

(4) For the purposes of this section, a sewage treatment plant is of an approved type if the type is approved

(a) in the case of a Canadian vessel, by the Minister as meeting the recommendations and guidelines referred to in regulation 9.1.1 or 9.2.1 of Annex IV to MARPOL;

(b) in the case of a foreign vessel, by the competent authority as meeting the recommendations and guidelines referred to in regulation 9.1.1 or 9.2.1 of Annex IV to MARPOL.

Deposit of sewage

21 For the purposes of subsection 4(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, a vessel of a gross tonnage of more than 15 and less than 400 and that is not certified to carry more than 15 persons — or a person on board such a vessel — may deposit sewage if

(a) the sewage is comminuted and disinfected using a marine sanitation device that meets the requirements of section 90 of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* and the deposit is made at a distance of at least one nautical mile from shore, an ice-shelf or fast ice, and is as far as practicable from areas of ice concentrations exceeding 1/10;

(b) the deposit is made while the vessel is en route at the fastest feasible speed, at a distance of at least three nautical miles from shore, an ice-shelf or fast ice, and is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or

(c) the requirements of paragraph (b) cannot be met because the distance between any shore, ice-shelf or fast ice is less than six nautical miles, and the deposit is made while the vessel is en route at a speed of at least

Non-application

(2) Les alinéas (1)a) et b) ne s'appliquent pas aux bâtiments de catégorie A ou B ni aux bâtiments à passagers, construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date.

Exception

(3) Un bâtiment de catégorie A ou B exploité dans des zones où les concentrations de glace sont supérieures à 1/10 pendant des périodes prolongées — ou une personne à son bord — peut déposer des eaux usées qui ont été traitées au moyen d'une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé.

Approbation

(4) Pour l'application du présent article, un type d'installation de traitement des eaux usées est approuvé si :

a) s'agissant d'un bâtiment canadien, le ministre juge qu'il est conforme aux recommandations et aux directives visées aux règles 9.1.1 ou 9.2.1 de l'Annexe IV de MARPOL;

b) s'agissant d'un bâtiment étranger, l'autorité compétente juge qu'il est conforme aux recommandations et aux directives visées aux règles 9.1.1 ou 9.2.1 de l'Annexe IV de MARPOL.

Dépôt d'eaux usées

21 Pour l'application du paragraphe 4(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, un bâtiment qui est d'une jauge brute de plus de 15 et de moins de 400 et qui n'est pas certifié pour transporter plus de 15 personnes — ou une personne à son bord — peut déposer des eaux usées dans les cas suivants :

a) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine qui satisfait aux exigences de l'article 90 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* et le dépôt est effectué à une distance d'au moins 1 mille marin de la rive ou de tout plateau de glace ou banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10;

b) le dépôt est effectué pendant que le bâtiment fait route à la vitesse la plus rapide possible, à une distance d'au moins 3 milles marins de la rive ou de tout plateau de glace ou banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10;

c) si les exigences de l'alinéa b) ne peuvent pas être respectées parce que la distance entre toute rive, tout plateau de glace ou toute banquise est inférieure à 6 milles nautiques, le dépôt est effectué pendant que le

four knots, or if the deposit is not feasible at this speed, the deposit is made

(i) during an ebb tide, while the vessel is en route, at the fastest feasible speed into the deepest waters that are located the farthest from shore, or

(ii) while the vessel is en route at the fastest feasible speed and into the deepest and fastest moving waters that are located the farthest from shore.

Sewage generated on board

22 For the purposes of subsection 4(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, a vessel of 15 gross tonnage or less that is carrying not more than 15 persons — or a person on board such a vessel — may deposit sewage generated on board the vessel.

Prevention of Pollution by Garbage from Vessels

Operations in polar waters

23 Operations in polar waters must be taken into account in the Garbage Record Book, the garbage management plan, and the placards as required by the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Prohibition to discharge — food waste

24 (1) Subject to subsections (2) and (3), a Canadian vessel — or a person on board such a vessel — must not discharge food waste in polar waters other than arctic waters, unless the discharge is done in accordance with the conditions set out in paragraphs 25(1)(a) to (c) or in the applicable circumstances set out in section 14.

Imminent health risk

(2) Subsection (1) does not apply if retention of the food waste on board the vessel would present an imminent health risk to the people on board the vessel.

Discharge on ice

(3) Subsection (1) must not be read as allowing the discharge of food waste on ice.

Deposit of food waste

25 (1) For the purposes of subsection 4(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, subject to subsections (2) and (3) of this section, a vessel — or a person on board a vessel — may deposit food waste, while en route, if

bâtiment fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds ou, s'il ne peut s'effectuer à cette vitesse :

(i) soit pendant la marée descendante, pendant que le bâtiment fait route à la vitesse la plus rapide possible et dans les eaux les plus profondes qui se trouvent le plus loin de la rive,

(ii) soit pendant que le bâtiment fait route à la vitesse la plus rapide possible et dans les eaux les plus profondes où les courants sont les plus rapides, lesquelles se trouvent le plus loin de la rive.

Eaux usées produites à bord

22 Pour l'application du paragraphe 4(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, un bâtiment qui est d'une jauge brute d'au plus 15 et qui n'est pas certifié pour transporter plus de 15 personnes — ou une personne à son bord — peut déposer les eaux usées produites à bord du bâtiment.

Prévention de la pollution par les ordures des bâtiments

Exploitation dans les eaux polaires

23 Le registre des ordures, le plan de gestion des ordures et les affiches qu'un bâtiment est tenu d'avoir aux termes du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* doivent tenir compte de l'exploitation du bâtiment dans les eaux polaires.

Interdiction de rejet — déchets alimentaires

24 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à un bâtiment canadien — ou à toute personne à son bord — de rejeter des déchets alimentaires dans les eaux polaires, autres que les eaux arctiques, sauf si les conditions visées aux alinéas 25(1)a) à c) sont respectées ou dans les circonstances applicables visées à l'article 14.

Risque sanitaire imminent

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si la conservation des déchets alimentaires à bord du bâtiment présente un risque sanitaire imminent pour les personnes qui s'y trouvent.

Rejet sur les glaces

(3) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet de permettre le rejet de déchets alimentaires sur les glaces.

Dépôt de déchets alimentaires

25 (1) Pour l'application du paragraphe 4(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et sous réserve des paragraphes (2) et (3) du présent article, un bâtiment — ou une personne à son bord — peut déposer

(a) the vessel is as far as practicable from the areas of ice concentration exceeding 1/10, and is at least 12 nautical miles from the nearest land, ice-shelf or fast ice;

(b) the food waste is comminuted or ground so that it can pass through a screen with openings no greater than 25 mm; and

(c) the food waste is not contaminated with any other garbage type.

Imminent health risk

(2) Subsection (1) does not apply if retention of the waste on board the vessel would present an imminent health risk to the people on board the vessel.

Deposit on ice

(3) Subsection (1) must not be read as allowing the deposit of food waste on ice.

Prohibition to discharge — cargo residues

26 A Canadian vessel — or a person on board such a vessel — must not discharge cargo residues in polar waters other than arctic waters, unless the discharge is made in accordance with the conditions set out in paragraph 5.2.1.5 of Part II-A of the Polar Code or in the applicable circumstances set out in section 14.

Part 3

Consequential Amendments, Repeal And Coming Into Force

Consequential Amendments

Ship Station (Radio) Regulations, 1999

27 The definitions *Arctic class ship* and *Type A ship* in subsection 1(1) of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*¹ are repealed.

28 Subsections 15(2) and (3) of the Regulations are repealed.

des déchets alimentaires, s'il fait route et que les conditions suivantes sont réunies :

a) le bâtiment se trouve aussi loin que possible des zones où la concentration de glace est supérieure à 1/10 et à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre, de la banquise côtière ou du plateau de glace le plus proche;

b) les déchets alimentaires sont broyés ou concassés et ils peuvent passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm;

c) les déchets alimentaires ne sont contaminés par aucun autre type d'ordures.

Risque sanitaire imminent

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si la conservation des déchets alimentaires à bord du bâtiment présente un risque sanitaire imminent pour les personnes qui s'y trouvent.

Dépôt sur les glaces

(3) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet de permettre le dépôt de déchets alimentaires sur les glaces.

Interdiction de rejet — résidus de cargaison

26 Il est interdit à un bâtiment canadien — ou à toute personne à son bord — de rejeter des résidus de cargaison dans les eaux polaires, autres que les eaux arctiques, sauf si les conditions visées au paragraphe 5.2.1.5 de la Partie II-A du Recueil sur la navigation polaire sont respectées ou dans les circonstances applicables visées à l'article 14.

Partie 3

Modifications corrélatives, abrogation et entrée en vigueur

Modifications corrélatives

Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)

27 Les définitions de *navire de cote arctique* et *navire de type A*, au paragraphe 1(1) du *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*¹, sont abrogées.

28 Les paragraphes 15(2) et (3) du même règlement sont abrogés.

¹ SOR/2000-260

¹ DORS/2000-260

Navigation Safety Regulations

29 The portion of subsection 2(2) of the *Navigation Safety Regulations*² before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Sections 6 to 89, except for sections 74, 76 and 77, do not apply to

30 The heading before section 66 and sections 66 to 68 of these Regulations are repealed.

Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations

31 (1) Subsection 7(1) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*³ is amended by striking out “and” at the end of the paragraph (f), by adding “and” at the end of paragraph (g) and by adding the following after paragraph (g):

(h) Arctic waters, as defined in regulation 46.2 of Annex I to MARPOL.

(2) Subsections 7(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

Noxious liquid substances

(2) A Canadian vessel, and a person on a Canadian vessel, must not discharge a noxious liquid substance in the waters south of 60°S or in arctic waters as defined in regulation 21.2 of Annex II to MARPOL, except in the circumstances set out in section 5 that apply in respect of the discharge.

Garbage

(3) A Canadian vessel, and a person on a Canadian vessel, must not discharge garbage in any of the following areas that are not under Canadian jurisdiction, except in accordance with the requirements of regulation 5(2) of Annex V to MARPOL or in the circumstances set out in section 5 that apply in respect of the discharge:

(a) special areas, as defined in regulation 1.14 of Annex V to MARPOL; and

(b) Arctic waters, as defined in regulation 5.2 of Annex V to MARPOL.

Règlement sur la sécurité de la navigation

29 Le passage du paragraphe 2(2) du *Règlement sur la sécurité de la navigation*² précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) À l’exception des articles 74, 76 et 77, les articles 6 à 89 ne s’appliquent pas aux navires suivants :

30 L’intertitre précédant l’article 66 et les articles 66 à 68 du même règlement sont abrogés.

Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

31 (1) Le paragraphe 7(1) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*³ est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

h) les eaux arctiques, au sens de la règle 46.2 de l’Annexe I de MARPOL.

(2) Les paragraphes 7(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Substances liquides nocives

(2) Il est interdit à tout bâtiment canadien et à toute personne à son bord de rejeter une substance liquide nocive dans les eaux situées au sud de 60° S. ou dans les eaux arctiques au sens de la règle 21.2 de l’Annexe II de MARPOL, sauf dans les circonstances prévues à l’article 5 qui s’appliquent à l’égard du rejet.

Ordures

(3) Il est interdit à tout bâtiment canadien et à toute personne à son bord de rejeter des ordures dans l’une des zones ci-après qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne, sauf en conformité avec les exigences de la règle 5(2) de l’Annexe V de MARPOL ou dans les circonstances prévues à l’article 5 qui s’appliquent à l’égard du rejet :

a) les zones spéciales, au sens de la règle 1.14 de l’Annexe V de MARPOL;

b) les eaux arctiques, au sens de la règle 5.2 de l’Annexe V de MARPOL.

² SOR/2005-134

³ SOR/2012-69

² DORS/2005-134

³ DORS/2012-69

32 Section 66 of the Regulations is replaced by the following:

Application

66 This subdivision does not apply in respect of vessels in a shipping safety control zone or of Canadian vessels in an area in respect of which subsection 7(2) applies.

33 The portion of paragraph 96(1)(d) of these Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(d) in the case of a Canadian vessel that is in waters that are not waters under Canadian jurisdiction, other than the Antarctic area, and that is of 400 gross tonnage or more or is certified to carry more than 15 persons,

Repeal

34 The *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations*⁴ are repealed.

Coming into Force

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

32 L'article 66 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Application

66 La présente sous-section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments qui se trouvent dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation ni des bâtiments canadiens qui se trouvent dans une zone visée au paragraphe 7(2).

33 Le passage de l'alinéa 96(1)d) du même règlement précédant l'alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

d) s'il s'agit d'un bâtiment canadien qui se trouve dans des eaux qui ne sont pas de compétence canadienne, autre que la zone de l'Antarctique, et qui est d'une jauge brute de 400 ou plus ou qui est autorisé à transporter plus de 15 personnes :

Abrogation

34 Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*⁴ est abrogé.

Entrée en vigueur

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

⁴ C.R.C. 353

⁴ C.R.C. 353

SCHEDULE 1

(Subsections 8(1) and (4) and 10(1))

Item	Category	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10	Column 11	Column 12	Column 13	Column 14	Column 15	Column 16
		Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Zone 9	Zone 10	Zone 11	Zone 12	Zone 13	Zone 14	Zone 15	Zone 16
1	Arctic Class 10, CAC 1	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year
2	Arctic Class 8, CAC 2	Jul. 1 to Oct. 15.	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year	All year
3	Arctic Class 7	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Nov. 30	Jul. 1 to Dec. 31	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15	Jul. 1 to Dec. 15
4	Arctic Class 6, CAC 3	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 1 to Oct. 31	Jul. 15 to Nov. 30	Jul. 15 to Nov. 30	Aug. 1 to Oct. 15	Jul. 15 to Feb. 28	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31	Jul. 1 to Mar. 31
5	Arctic Class 4	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Oct. 15	Jul. 15 to Oct. 31	Jul. 15 to Nov. 15	Aug. 15 to Sept. 30	Jul. 20 to Dec. 31	Jul. 15 to Jan. 15	Jul. 15 to Jan. 15	Jul. 15 to Mar. 31	Jul. 10 to Feb. 28	Jul. 5 to Jan. 15	June 1 to Jan. 31	June 1 to Feb. 15	June 15 to Feb. 15	June 15 to Mar. 15	June 1 to Feb. 15
6	Arctic Class 3, CAC 4	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 30	Jul. 25 to Oct. 15	Jul. 20 to Nov. 5	Aug. 20 to Sept. 25	Aug. 1 to Nov. 30	Jul. 20 to Dec. 15	Jul. 20 to Dec. 31	Jul. 20 to Jan. 20	Jul. 15 to Jan. 25	Jul. 5 to Dec. 15	June 10 to Dec. 31	June 10 to Dec. 31	June 20 to Jan. 10	June 20 to Jan. 31	June 5 to Jan. 10
7	Arctic Class 2	No Entry	No Entry	Aug. 15 to Sept. 30	Aug. 1 to Oct. 31	No Entry	Aug. 15 to Nov. 20	Aug. 1 to Nov. 30	Aug. 1 to Nov. 30	Aug. 1 to Dec. 20	Jul. 25 to Dec. 20	Jul. 10 to Nov. 20	June 15 to Dec. 5	June 25 to Nov. 22	June 25 to Dec. 10	June 25 to Dec. 20	June 10 to Dec. 10
8	Arctic Class 1A	No Entry	No Entry	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 30	No Entry	Aug. 25 to Oct. 31	Aug. 10 to Nov. 5	Aug. 10 to Nov. 20	Aug. 10 to Dec. 10	Aug. 1 to Dec. 10	Jul. 15 to Nov. 10	Jul. 1 to Nov. 10	Jul. 15 to Oct. 31	Jul. 1 to Nov. 30	Jul. 1 to Dec. 10	June 20 to Nov. 30
9	Arctic Class 1	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	Aug. 25 to Sept. 30	Aug. 10 to Oct. 15	Aug. 10 to Oct. 31	Aug. 10 to Oct. 31	Aug. 1 to Oct. 31	15 juil. au 20 oct.	Jul. 1 to Oct. 31	Jul. 15 to Oct. 15	Jul. 1 to Nov. 30	Jul. 1 to Nov. 30	June 20 to Nov. 15
10	Type A	No Entry	No Entry	Aug. 20 to Sept. 10	Aug. 20 to Sept. 20	No Entry	Aug. 15 to Oct. 15	Aug. 1 to Oct. 25	Aug. 1 to Nov. 10	Aug. 1 to Nov. 20	Jul. 25 to Nov. 20	Jul. 10 to Oct. 31	June 15 to Nov. 10	June 25 to Oct. 22	June 25 to Nov. 30	June 25 to Dec. 5	June 20 to Nov. 20
11	Type B	No Entry	No Entry	Aug. 20 to Sept. 5	Aug. 20 to Sept. 15	No Entry	Aug. 25 to Sept. 30	Aug. 10 to Oct. 15	Aug. 10 to Oct. 31	Aug. 10 to Oct. 31	Aug. 1 to Oct. 31	Jul. 15 to Oct. 20	Jul. 1 to Oct. 25	Jul. 15 to Oct. 15	Jul. 1 to Nov. 30	Jul. 1 to Nov. 30	June 20 to Nov. 10
12	Type C	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	Aug. 25 to Sept. 25	Aug. 10 to Oct. 10	Aug. 10 to Oct. 25	Aug. 10 to Oct. 25	Aug. 1 to Oct. 25	Jul. 15 to Oct. 15	Jul. 1 to Oct. 25	Jul. 15 to Oct. 10	Jul. 1 to Nov. 25	Jul. 1 to Nov. 25	June 25 to Nov. 10
13	Type D	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	Aug. 10 to Oct. 5	Aug. 15 to Oct. 20	Aug. 15 to Oct. 20	Aug. 5 to Oct. 20	Jul. 15 to Oct. 10	Jul. 1 to Oct. 20	Jul. 30 to Sept. 30	Jul. 10 to Nov. 10	Jul. 5 to Nov. 10	Jul. 1 to Oct. 31
14	Type E	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	No Entry	Aug. 10 to Sept. 30	Aug. 20 to Oct. 20	Aug. 20 to Oct. 15	Aug. 10 to Oct. 20	Jul. 15 to Sept. 30	Jul. 1 to Oct. 20	Aug. 15 to Sept. 20	Jul. 20 to Oct. 31	Jul. 20 to Nov. 5	Jul. 1 to Oct. 31

ANNEXE 1

(paragraphe 8(1) et (4) et 10(11))

Article	Catégorie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Zone 9	Zone 10	Zone 11	Zone 12	Zone 13	Zone 14	Zone 15	Zone 16
1	Cote arctique 10, CAC 1	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
2	Cote arctique 8, CAC 2	1 ^{er} juil. au 15 oct.	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
3	Cote arctique 7	1 ^{er} août au 30 sept.	1 ^{er} août au 30 nov.	1 ^{er} juil. au 31 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.	1 ^{er} juil. au 15 déc.
4	Cote arctique 6, CAC 3	15 août au 15 sept.	1 ^{er} août au 31 oct.	15 juil. au 30 nov.	15 juil. au 30 nov.	15 juil. au 30 nov.	15 juil. au 30 nov.	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars	1 ^{er} juil. au 31 mars
5	Cote arctique 4	15 août au 15 sept.	15 août au 15 oct.	15 juil. au 31 oct.	15 juil. au 15 nov.	15 août au 30 sept.	20 juil. au 31 déc.	15 juil. au 15 janv.	15 juil. au 15 janv.	10 juil. au 31 mars	10 juil. au 28 fév.	5 juil. au 15 jan.	1 ^{er} juil. au 31 jan.	1 ^{er} juil. au 15 fév.	15 juil. au 15 fév.	15 juil. au 15 mars	1 ^{er} juil. au 15 fév.
6	Cote arctique 3, CAC 4	20 août au 15 sept.	20 août au 30 sept.	25 juil. au 15 oct.	20 juil. au 5 nov.	20 août au 25 sept.	1 ^{er} août au 30 nov.	20 juil. au 15 déc.	20 juil. au 31 déc.	20 juil. au 20 jan.	15 juil. au 25 jan.	5 juil. au 15 déc.	10 juil. au 31 déc.	10 juil. au 10 jan.	20 juil. au 31 jan.	20 juil. au 31 jan.	5 juil. au 10 jan.
7	Cote arctique 2	Entrée interdite	Entrée interdite	15 août au 30 sept.	1 ^{er} août au 31 oct.	Entrée interdite	15 août au 20 nov.	1 ^{er} août au 20 nov.	1 ^{er} août au 30 nov.	1 ^{er} août au 20 déc.	25 juil. au 20 déc.	10 juil. au 20 nov.	15 juil. au 5 déc.	25 juil. au 22 nov.	25 juil. au 10 déc.	25 juil. au 20 déc.	10 juil. au 10 déc.
8	Cote arctique 1A	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 15 sept.	20 août au 30 sept.	Entrée interdite	25 août au 31 oct.	10 août au 20 nov.	10 août au 20 nov.	10 août au 10 déc.	1 ^{er} août au 10 déc.	15 juil. au 10 nov.	1 ^{er} juil. au 10 nov.	15 juil. au 31 oct.	1 ^{er} juil. au 30 nov.	1 ^{er} juil. au 10 déc.	20 juil. au 30 nov.
9	Cote arctique 1	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	25 août au 30 sept.	10 août au 15 oct.	10 août au 31 oct.	10 août au 31 oct.	1 ^{er} août au 31 oct.	15 juil. au 20 oct.	1 ^{er} juil. au 31 oct.	15 juil. au 15 oct.	1 ^{er} juil. au 30 nov.	1 ^{er} juil. au 30 nov.	20 juil. au 15 nov.
10	Type A	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 10 sept.	20 août au 20 sept.	Entrée interdite	15 août au 15 oct.	1 ^{er} août au 25 oct.	1 ^{er} août au 10 nov.	1 ^{er} août au 20 nov.	25 juil. au 20 nov.	10 juil. au 31 oct.	15 juil. au 10 nov.	25 juil. au 22 oct.	25 juil. au 30 nov.	25 juil. au 5 déc.	20 juil. au 20 nov.
11	Type B	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 5 sept.	20 août au 15 sept.	Entrée interdite	25 août au 30 sept.	10 août au 15 oct.	10 août au 31 oct.	10 août au 31 oct.	1 ^{er} août au 31 oct.	15 juil. au 20 oct.	1 ^{er} juil. au 25 oct.	15 juil. au 15 oct.	1 ^{er} juil. au 30 nov.	1 ^{er} juil. au 30 nov.	20 juil. au 10 nov.
12	Type C	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	25 août au 25 sept.	10 août au 10 oct.	10 août au 25 oct.	10 août au 25 oct.	1 ^{er} août au 25 oct.	15 juil. au 15 oct.	1 ^{er} juil. au 25 oct.	15 juil. au 10 oct.	1 ^{er} juil. au 25 nov.	1 ^{er} juil. au 25 nov.	25 juil. au 10 nov.
13	Type D	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	10 août au 5 oct.	15 août au 20 oct.	15 août au 20 oct.	5 août au 20 oct.	15 juil. au 10 oct.	1 ^{er} juil. au 20 oct.	30 juil. au 30 sept.	10 juil. au 10 nov.	5 juil. au 10 nov.	1 ^{er} juil. au 31 oct.
14	Type E	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	10 août au 30 sept.	20 août au 20 oct.	20 août au 15 oct.	10 août au 20 oct.	15 juil. au 30 sept.	1 ^{er} juil. au 20 oct.	15 août au 20 sept.	20 juil. au 31 oct.	20 juil. au 5 nov.	1 ^{er} juil. au 31 oct.

SCHEDULE 2
(Section 5)

Construction Standards for Types A, B, C, D and E Vessels

Item	Column 1 Type of Vessel	Column 2 American Bureau of Shipping (ABS)	Column 3 Bureau Veritas (BV)	Column 4 China Classification Society (CCS)	Column 5 Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)	Column 6 DNV-GL	Column 7 Finnish-Swedish Ice Class Rules (FSICR)	Column 8 International Association of Classification Societies (IACS)	Column 9 Korean Register of Shipping (KR)	Column 10 Lloyd's Register of Shipping (LR)	Column 11 Polski Rejestr Statkow (PRS)	Column 12 Rina Services (RINA)	Column 13 Russian Maritime Register of Shipping
1	Type A	Ice Class A0	ICE CLASS IA SUPER	Ice Class B1*	NS (Class 1A Super Ice Strengthening)	Ice (1A*) or ICE-1A or E4	1A Super	PC1 to PC7	IA Super	Ice Class 1AS FS (+) or Ice Class 1AS FS (+)	L1A	ICE CLASS 1A SUPER	UL or LU5 or Arc5
2	Type B	Ice Class B0	ICE CLASS IA	Ice Class B1	NS (Class 1A Ice Strengthening)	Ice (1A) or ICE-1A or E3	1A		1A	Ice Class 1A FS (+) or Ice Class 1A FS	L1	ICE CLASS 1A	L1 or LU4 or Arc4
3	Type C	Ice Class C0	ICE CLASS IB	Ice Class B2	NS (Class 1B Ice Strengthening)	Ice (1B) or ICE-1B or E2	1B	-	1B	Ice Class 1B FS (+) or Ice Class 1B FS	L2	ICE CLASS 1B	L2 or LU3 or Ice 3
4	Type D	Ice Class D0	ICE CLASS IC	Ice Class B3	NS (Class 1C Ice Strengthening)	Ice (1C) or ICE-1C or E1	1C	-	1C	Ice Class 1C FS (+) or Ice Class 1C FS	L3	ICE CLASS 1C	L3 or LU2 or Ice 2
5	Type E	Ice Class E0	1D	Ice Class B	NS (Class 1D Ice Strengthening)	ICE-C or E	Category II	-	1D	Ice Class 1D or Ice Class 1E	L4	1D	L4 or LU1 or Ice 1

ANNEXE 2

(article 5)

Normes de construction des bâtiments de type A, B, C, D ou E

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10	Colonne 11	Colonne 12	Colonne 13	
Article	Type de bâtiment	American Bureau of Shipping (ABS)	Bureau of Veritas (BV)	China Classification Society (CCS)	Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)	DNV-GL	Finnish-Swedish Ice Class Rules (FSICR)	International Association of Classification Societies (IACS)	Korean Register of Shipping (KR)	Lloyd's Register of Shipping (LR)	Polski Rejestr Statkow (PRS)	Rina Services (RINA)	Russian Maritime Register of Shipping
1	Type A	Ice Class A0	ICE CLASS A0 SUPER	Ice Class B1*	NS (Class 1A Super Ice Strengthening)	Ice (1A*), ICE-1A ou E4	1A Super	PC1 à PC7	IA Super	Ice Class 1AS FS (+) ou Ice Class 1AS FS (+)	L1A	ICE CLASS 1A SUPER	UL, LU5 ou Arc5
2	Type B	Ice Class B0	ICE CLASS IA	Ice Class B1	NS (Class 1A Ice Strengthening)	Ice (1A), ICE-1A ou E3	1A	1A	1A	Ice Class 1A FS (+) ou Ice Class 1A FS	L1	ICE CLASS 1A	L1, LU4 ou Arc4
3	Type C	Ice Class C0	ICE CLASS IB	Ice Class B2	NS (Class 1B Ice Strengthening)	Ice (1B), ICE-1B ou E2	1B	-	1B	Ice Class 1B FS (+) ou Ice Class 1B FS	L2	ICE CLASS 1B	L2, LU3 ou Ice 3
4	Type D	Ice Class D0	ICE CLASS IC	Ice Class B3	NS (Class 1C Ice Strengthening)	Ice (1C), ICE-1C ou E1	1C	-	1C	Ice Class 1C FS (+) ou Ice Class 1C FS	L3	ICE CLASS 1C	L3, LU2 ou Ice 2
5	Type E	Ice Class E0	1D	Ice Class B	NS (Class 1D Ice Strengthening)	ICE-C ou E	Category II	-	1D	Ice Class 1D ou Ice Class 1E	L4	1D	L4, LU1 ou Ice 1

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

On January 1, 2017, the International Code for Ships Operating in Polar Waters (the Polar Code) entered into force internationally. The product of years of negotiations at the International Maritime Organization (IMO), the primary objective of the Polar Code is to address the unique hazards confronted by certain vessels operating in the Arctic and Antarctic (the Polar Regions) through the introduction of a variety of safety and pollution prevention measures, including those related to design and equipment, vessel operations, crew training, communications and on-board procedures, and protection of the marine environment.

The absence of mandatory international measures applicable to ships operating in Polar Regions (including the Canadian Arctic) has not only contributed to heightened levels of safety and environmental risk, it has also resulted in a patchwork of individual Arctic State rules and in an inconsistent regulatory environment for ships transiting throughout the region.

Although Canada has had its own unique domestic Arctic shipping regime based on the central tenets of precautionary ship safety and pollution prevention since the early 1970s, this regime contains certain measures that are now outdated and require revision to reflect advancements in ship design and technology.

Background

A combination of variables, including changing environmental and seasonal ice conditions, fluctuating commodity prices and concomitant resource development potential, and the prospect of shorter transit routes, are resulting in increased levels of shipping throughout parts of the Arctic and Antarctic.

While some Coastal States, including Canada, have well-established regimes to mitigate the safety and environmental risks associated with shipping in their domestic waters, few compulsory requirements are contained within international conventions that take into consideration polar hazards. Accordingly, in 2010, and after years of developing voluntary measures, the IMO initiated the development of mandatory measures in the form of the

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) est entré en vigueur à l'échelle internationale le 1^{er} janvier 2017. Fruit de plusieurs années de négociations au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Recueil sur la navigation polaire vise principalement à réduire les risques de la navigation maritime pour certains bâtiments dans l'Arctique et l'Antarctique (les régions polaires) par l'application d'un éventail de mesures en matière de sécurité et de prévention de la pollution. Ces mesures touchent notamment la conception et l'équipement des bâtiments, leur exploitation, la formation des équipages, les procédures de communication et à bord, ainsi que la protection du milieu marin.

L'absence de mesures internationales obligatoires applicables aux navires accroissait les risques liés à la sécurité et à l'environnement auxquels étaient exposés les navires exploités dans les régions polaires, y compris dans l'Arctique canadien. Elle favorisait également la coexistence de régimes disparates dans les différents États arctiques et d'environnements d'exploitation différents selon la région traversée.

Par ailleurs, le Canada est lui-même un État arctique doté de son propre régime fondé sur les principes fondamentaux de précaution pour assurer la sécurité des navires et la prévention de la pollution, et celui-ci a été adopté au début des années 1970. De toute évidence, certaines de ses mesures sont désuètes et elles doivent être révisées afin de mieux tenir compte des progrès réalisés sur le plan de la conception des navires et de la technologie.

Contexte

Des variables comme les changements environnementaux et les variations des conditions saisonnières des glaces, les fluctuations des prix des produits de base et du potentiel de développement des ressources concomitant, ainsi que la perspective de trajets moins longs ont eu l'effet combiné d'accroître la navigation maritime dans les régions de l'Arctique et de l'Antarctique.

Alors que certains États côtiers comme le Canada ont des régimes bien établis pour atténuer les risques liés à la sécurité et à l'environnement qui sont associés à la navigation dans les eaux intérieures, les conventions internationales renforcent peu d'exigences obligatoires qui tiennent compte des dangers inhérents aux contrées polaires. C'est pourquoi en 2010, après des années consacrées à l'élaboration de mesures volontaires, l'OMI a amorcé des travaux

International Code for Ships Operating in Polar Waters or, simply, the Polar Code.

Canada played an instrumental role in the development of the Polar Code at the IMO, leveraging over 40 years of experience as a world leader in the oversight of Arctic shipping. As a result of this active engagement, the content of the Polar Code — from the hazards addressed, to how a ship is to operate in ice, to the restrictions placed on certain discharges — is influenced significantly by the safety and environmental standards contained within the Canadian regime, though certain differences do remain.

The IMO adopted the Polar Code through amendments to make it mandatory under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) on November 21, 2014, and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) on May 15, 2015. The Polar Code is composed of four main parts: Part I-A (Safety Measures), Part I-B (Additional Guidance for Part I-A), Part II-A (Pollution Prevention Measures), and Part II-B (Additional Guidance for Part II-A).

SOLAS is considered the most important of all international treaties concerning the safety of merchant ships at sea. The primary objective of SOLAS is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships. MARPOL is the primary international convention covering the prevention of pollution of the marine environment from ships, and includes regulations designed to prevent and minimize pollution that is accidental or that results from routine operations. MARPOL contains six separate annexes, each of which has measures to address specific types of pollution.

As a party to both international conventions, and as a result of steps taken by Canada under each of the conventions, Canada will become bound by the Polar Code safety-related technical amendments on January 1, 2018. Similarly, Canada will only become bound by the amendments to MARPOL when it gives its express approval to the IMO.

Objectives

The primary objectives of the *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations* (the Regulations) are to

- make the Polar Code applicable to certain Canadian flagged vessels operating in Polar Regions, therefore, introducing new requirements that address safe ship operations and the protection of the polar environment;

d'élaboration de mesures obligatoires qui ont abouti au Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, communément appelé le Recueil sur la navigation polaire.

Le Canada a joué un rôle pivot dans l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire au sein de l'OMI, en mettant à profit plus de 40 années d'expérience à titre de leader mondial de la surveillance maritime dans l'Arctique. En raison de cette participation active, le contenu du Recueil sur la navigation polaire (dangers pris en compte, modes d'exploitation des navires dans les glaces, restrictions relatives aux déversements, etc.) est grandement influencé par les normes canadiennes en matière de sécurité et d'environnement, à quelques différences près.

L'OMI a adopté le Recueil sur la navigation polaire en le rendant obligatoire grâce à des modifications à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) le 21 novembre 2014, et à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) du 15 mai 2015. Le Recueil est divisé en quatre grandes parties : partie I-A (Mesures de sécurité); partie I-B (Recommandations additionnelles concernant les dispositions énoncées dans la partie I-A); partie II-A (Mesures de prévention de la pollution); partie II-B (Recommandations additionnelles concernant les dispositions énoncées dans la partie II-A).

La Convention SOLAS est considérée comme la plus importante de tous les traités internationaux concernant la sécurité des navires marchands. Son objectif principal est d'imposer des normes minimales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires. Parallèlement, la Convention MARPOL est la principale convention internationale régissant la prévention de la pollution marine par les navires. Ses règles sont conçues pour prévenir et réduire la pollution accidentelle ou celle résultant des activités courantes de navigation. La Convention MARPOL est complétée par six annexes qui exposent des mesures visant différents types de pollution.

À titre de signataire des deux conventions internationales, et à la suite des actions prises par le Canada sous chacune de ces conventions internationales, le Canada ne sera lié par les modifications techniques de sécurité du Recueil sur la navigation polaire que le 1^{er} janvier 2018. De plus, le Canada ne deviendra lié par les modifications à MARPOL que lorsque le Canada aura donné son approbation expresse à l'OMI.

Objectifs

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (le Règlement) vise principalement à :

- assujettir au Recueil sur la navigation polaire certains bâtiments battant pavillon canadien qui sont exploités dans les régions polaires et, ce faisant, renforcer les autres instruments par l'adoption de nouvelles

- ensure the continuation of existing levels of safety and pollution prevention currently applicable to certain vessels operating within the Canadian Arctic; and
- introduce improvements to help modernize elements of the safety and pollution prevention regime for certain vessels operating in the Canadian Arctic and for Canadian flagged vessels operating in the Polar Regions.

To accomplish these primary objectives, the Regulations will include specific safety and pollution prevention provisions that address

- the unique hazards associated with polar operations;
- the additional demands that polar operations place on ships, their systems, and operations (including navigation); and
- the vulnerability of coastal Arctic communities and polar ecosystems to ship operations.

Description

The Regulations implement in Canada the amendments to SOLAS and MARPOL to make the Polar Code mandatory, while also making a variety of consequential amendments to avoid either conflict or duplication with other regulations that contain measures relevant to Arctic shipping operations. In particular, the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations* (ASPPR) will be repealed, though many of the provisions contained in the ASPPR will be reintroduced in the Regulations. Maintaining existing levels of safety and pollution prevention applicable to ships operating in the Canadian Arctic is of utmost importance. To this end, a variety of additional Canadian modifications not currently contained within the adopted text of the Polar Code will be introduced.

General provisions

The general provisions section contains definitions and interpretation, scope of application, and compliance provisions applicable to both Part 1 and Part 2 of the Regulations. Definitions not captured within the adopted text of the Polar Code are included to reflect the applicability and addition of certain Canadian-specific modifications related to safety and pollution prevention measures.

Through incorporation by reference and other processes described below, one of the primary objectives of the Regulations is to make the Polar Code applicable to

dispositions axées sur l'atténuation des risques pour la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement polaire;

- maintenir le niveau actuel des mesures de sécurité et de prévention de la pollution qui s'appliquent à certains bâtiments exploités dans l'Arctique canadien;
- apporter des améliorations en vue de moderniser des éléments du régime se rapportant à la sécurité et à la prévention de la pollution qui s'appliquent à certains bâtiments exploités dans l'Arctique canadien et aux bâtiments battant pavillon canadien exploités dans les régions polaires.

Pour atteindre ces grands objectifs, le Règlement comporte des dispositions expresses sur la sécurité et la prévention de la pollution qui portent sur :

- les dangers particuliers associés à l'exploitation polaire;
- les difficultés supplémentaires de l'exploitation polaire pour les navires, leurs systèmes et leurs manœuvres (y compris la navigation);
- la vulnérabilité des communautés côtières de l'Arctique et des écosystèmes polaires aux activités de navigation.

Description

Le Règlement met en œuvre à l'échelle nationale les modifications de SOLAS et de MARPOL qui ont rendu le Recueil sur la navigation polaire obligatoire, en plus d'apporter une série de modifications corrélatives qui éviteront les incohérences et les doubles emplois avec les mesures d'autres règlements portant sur l'exploitation maritime dans l'Arctique. Plus particulièrement, le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* (RPPEAN) sera abrogé, mais bon nombre de ses dispositions seront reprises dans le Règlement. Le maintien des niveaux actuels des exigences de sécurité et de prévention de la pollution qui s'appliquent aux navires exploités dans l'Arctique canadien est absolument essentiel. Ainsi, une série de modifications additionnelles qui ne figurent pas au texte adopté du Recueil sur la navigation polaire seront ajoutées.

Dispositions générales

Dans la section « Dispositions générales » du Règlement, on trouve des définitions, des dispositions d'interprétation et les domaines d'application et de conformité applicables aux parties 1 et 2 du Règlement. Les définitions qui sont absentes du texte adopté du Recueil sur la navigation polaire sont incluses pour tenir compte de l'application et de l'ajout des modifications apportées par le Canada en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

Conformément à l'un des objectifs principaux du Règlement, l'incorporation par renvoi et d'autres procédés décrits ci-après assurent l'applicabilité du Recueil sur la

certain Canadian flagged vessels operating in Polar Regions. While the geographical application and the types of vessels captured by the Polar Code are clearly established, identifying where and to what vessels any specific Canadian additions or modifications apply requires the development of another set of criteria. Accordingly, for the purposes of making this distinction, the definition of “shipping safety control zone” (SSCZ) is used to identify the area within which Canada-specific measures apply. The definition of SSCZ is similar to the definition of “Arctic Waters” contained within the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, with the exception that it does not include rivers, lakes or fresh waters.

The Regulations adhere to criteria established under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) in that they do not apply to government vessels or to foreign state vessels being used on government non-commercial services.

Part 1 (Safety Measures)

General application

Part 1 of the Regulations incorporates the Polar Code by reference as captured by SOLAS Chapter XIV, in addition to provisions imposing other Canadian requirements discussed in more detail below. Chapter XIV is made up of four unique regulations:

- Regulation 1 — contains definitions relevant to and used throughout Part I-A of the Polar Code (e.g. Arctic waters, Polar waters);
- Regulation 2 — refers to the application of the Polar Code. It identifies the vessels to which Part I-A of the Polar Code applies (e.g. Ships constructed before January 1, 2017, shall meet the relevant requirements of the Polar Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after January 1, 2018);
- Regulation 3 — refers to the requirements for ships to which the Polar Code Applies. For example, vessels subject to Part I-A of the Polar Code will be required to obtain a Polar Ship Certificate (PSC).
- Regulation 4 — provides a set of rules around alternative designs and arrangements ensuring that the safety-related parts of the Polar Code (Part I-A) are still abided by.

According to the criteria established under the Polar Code, SOLAS Chapter XIV will apply to Canadian vessels operating in Polar Regions and foreign vessels operating

navigation polaire à certains bâtiments battant pavillon canadien qui sont exploités dans les régions polaires. Malgré les balises claires quant à l'application territoriale et aux types de bâtiments visés par le Recueil sur la navigation polaire, d'autres critères sont requis pour ce qui est des lieux et des types de bâtiments visés par les ajouts et les modifications du Canada. Afin de marquer cette distinction, la définition de *zone de contrôle de la sécurité de la navigation* (ZCSN) est utilisée pour cibler les secteurs où des mesures propres au Canada sont applicables. La définition de ZCSN est similaire à la définition d'*eaux arctiques* prévue à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, hormis le fait qu'elle ne vise pas les rivières, les lacs et les eaux douces.

Le Règlement respecte les critères de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) et de la législation maritime canadienne, en ce sens qu'il ne s'applique pas aux bâtiments du gouvernement ni à ceux des États étrangers utilisés pour la prestation de services gouvernementaux non commerciaux.

Partie 1 (Mesures de sécurité)

Application générale

La partie 1 du Règlement incorpore par renvoi le Recueil sur la navigation polaire, tel qu'il figure au chapitre XIV de la Convention SOLAS, et elle comporte également d'autres exigences purement canadiennes discutées en plus de détails ci-dessous. Le chapitre XIV est composé de quatre règles uniques :

- Règle 1 : énonce les définitions pertinentes et applicables à l'ensemble de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire (par exemple eaux arctiques, eaux polaires).
- Règle 2 : traite de l'application du Recueil sur la navigation polaire. Cette règle indique les bâtiments auxquels s'applique la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire (par exemple les navires construits avant le 1^{er} janvier 2017 devront respecter les exigences pertinentes du Recueil avant la première visite intermédiaire ou la visite de renouvellement, selon ce qui arrivera en premier, après le 1^{er} janvier 2018).
- Règle 3 : prévoit les exigences du Recueil sur la navigation polaire que doivent respecter les navires. Par exemple, les bâtiments assujettis à la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire devront obtenir un certificat pour navire polaire.
- Règle 4 : prévoit un ensemble de règles concernant d'autres conceptions ou dispositifs destinées à s'assurer que les parties portant sur la sécurité du Recueil (partie I-A) sont toujours respectées.

Conformément aux critères découlant du Recueil sur la navigation polaire, le chapitre XIV de la Convention SOLAS s'appliquera aux bâtiments canadiens exploités

within the SSCZ that are cargo vessels of 500 gross tonnage (GT) or more, and passenger vessels, both certified according to SOLAS Chapter I in addition to vessels of 500 GT or more that are not certified under SOLAS Chapter I. The safety requirements (Part 1) of the Regulations do not apply to fishing vessels, pleasure craft, or vessels without a mechanical means of propulsion, though certain other Canadian requirements do apply.

As defined in Regulation 1 of Chapter XIV of SOLAS, the Polar Code is written within IMO resolutions MSC.385 (94) and MEPC.264 (68). The content of the Polar Code's mandatory safety measures (Part I-A) are summarized below, followed by a description of the additional Canada-specific requirements.

Polar Code, Part I-A

Introduction

The introduction contains the primary goal of the Polar Code, definitions to be used in both Part I-A and Part II-A of the Polar Code, a list of hazards to consider during polar operations, and a brief description of the Code's structure. The introduction provides definitions to establish the context for the Polar Code, many of which are similar to definitions used in the Canadian regime.

Chapter 1 – General

Chapter 1 provides the overall structure and framework for Part I of the Polar Code, as well as additional definitions not noted in the introduction, the requirements for the issuance of Polar Ship Certificates and surveys, and the general criteria for determining ship performance standards and operational assessments.

Where they exist, definitions of terms shared between this chapter and those used within the current Canadian regime are largely similar or equal to one another. This chapter also requires that the Polar Ship Certificate reference a methodology to assess the operational capabilities and limitations of the vessel in ice. Under the current Canadian regime, the Zone/Date System (ZDS) and the Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) currently accomplish this.

Chapter 1 introduces the requirement that vessels operating in polar waters acquire a Polar Ship Certificate (PSC).

dans les régions polaires, de même qu'aux navires de charge étrangers de 500 tonneaux de jauge brute et plus et aux navires à passagers certifiés au titre du chapitre I de la Convention SOLAS qui sont exploités dans les ZCSN en plus des navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus qui ne sont pas certifiés au titre du chapitre I de la Convention SOLAS. Les exigences de sécurité (partie 1) du Règlement ne s'appliquent pas aux navires de pêche, aux embarcations de plaisance ni aux bâtiments sans moyen de propulsion mécanique, quoique certaines autres exigences canadiennes s'appliquent.

Suivant la définition de la règle 1 du chapitre XIV de la Convention SOLAS, le Recueil sur la navigation polaire a été rédigé et adopté par les résolutions MSC.385 (94) et MEPC.264 (68) de l'OMI. Le contenu des mesures de sécurité obligatoires du Recueil sur la navigation polaire (partie I-A) est résumé ci-après, suivi d'une description des exigences supplémentaires propres au Canada.

Recueil sur la navigation polaire, partie I-A

Introduction

L'introduction expose l'objectif principal du Recueil sur la navigation polaire, les définitions applicables aux parties I-A et II-A du Recueil sur la navigation polaire, la liste des dangers à prendre en compte dans le cadre d'activités d'exploitation dans les eaux polaires, ainsi qu'une brève description de la structure du Recueil. L'introduction présente des définitions qui établissent le contexte du Recueil, dont bon nombre sont similaires à celles du régime canadien.

Chapitre 1 – Généralités

Le chapitre 1 présente la structure et le cadre d'ensemble de la partie I du Recueil sur la navigation polaire, en plus de fournir des définitions supplémentaires qui ne figurent pas dans l'introduction, les exigences liées à la délivrance de certificats de navire polaire et aux visites, ainsi que les critères généraux d'établissement des normes de rendement des navires et des évaluations opérationnelles.

Le cas échéant, les définitions des termes qui sont utilisés dans ce chapitre et dans le régime canadien actuel sont très similaires ou équivalentes. Ce chapitre exige en outre que le certificat pour navire polaire précise une méthode d'évaluation des capacités et des limites en matière d'exploitation dans les glaces. Sous le régime canadien actuel, le Système de zones/dates (SZD) et le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) vont dans ce sens.

Le chapitre 1 prévoit l'exigence selon laquelle les bâtiments naviguant dans les eaux polaires doivent obtenir un certificat pour navire polaire.

Chapter 2 — Polar Water Operational Manual (PWOM)

Chapter 2 describes content to be included in the Polar Water Operational Manual (PWOM), a mandatory ship-specific document designed to support decision making through the identification of procedures for operations under routine and emergency conditions.

No direct PWOM equivalent is required under the existing Canadian regime, although the PWOM must contain references to methodologies used to determine capabilities and limitations of a vessel in ice such as those already required under the current Canadian regime (e.g. AIRSS). The Regulations require that vessels develop and carry a PWOM on board, and require that a variety of risk-based procedures not covered through AIRSS or other Canadian regulations (e.g. low temperature avoidance, environmental conditions beyond ice) be taken into consideration.

Chapter 3 — Ship Structure

Chapter 3 includes provisions to ensure that the material and scantlings of ships with or without ice strengthening retain their structural integrity under certain environmental loads and conditions.

This chapter seeks to provide assurance that a ship's structure is suitable for the environmental conditions (e.g. ice loads and temperature) by requiring that a ship's design plans be made to a recognized standard, such as the Polar Class or the Finnish-Swedish (Baltic) classes, and that materials be suitable for the temperature if the vessel may operate at low temperatures. The contents of this chapter are generally equivalent to measures contained in the current Canadian regime.

Chapter 4 — Subdivision and Stability

Chapter 4 identifies requirements for ensuring adequate subdivision and stability for both damaged and intact vessels at risk of ice accretion or ice-related damage.

Provisions regarding ice accretion under both intact and damaged stability conditions contained in Chapter 4 are generally similar to those in the current Canadian regime.

Chapter 5 — Watertight and Weathertight Integrity

Chapter 5 contains requirements to maintain the watertight and weathertight integrity of all closing appliances and doors on board a ship.

Chapitre 2 — Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP)

Le chapitre 2 présente le contenu du Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP), un document obligatoire propre à chaque navire conçu pour appuyer le processus décisionnel par l'établissement de procédures d'exploitation dans des conditions ordinaires et d'urgence.

Le régime canadien actuel n'exige pas expressément de document équivalent au MEEP, mais celui-ci doit toutefois indiquer les méthodes envisagées pour évaluer les capacités et les limites d'un bâtiment dans les glaces comme celles déjà requises dans le cadre du régime canadien actuel (par exemple le SRGNA). Le Règlement exige que les bâtiments élaborent un MEEP et qu'ils le conservent à bord. Le Règlement exige également que les diverses procédures axées sur les risques qui ne sont pas prévues au SRGNA ou dans d'autres règlements canadiens (évitement des basses températures, conditions environnementales au-delà des glaces, etc.) soient prises en considération.

Chapitre 3 — Structure du navire

Les dispositions du chapitre 3 visent à préserver l'intégrité structurelle des matériaux et des échantillonnages des navires renforcés ou non pour la navigation dans les glaces selon différentes charges et conditions environnementales.

Ce chapitre vise à garantir que la structure d'un navire convient aux conditions environnementales (charges de glace, températures, etc.) en exigeant que les plans de conception d'un navire satisfassent à une norme reconnue, comme la classe polaire ou finno-suédoise (mer Baltique), et que les matériaux utilisés conviennent si le bâtiment est utilisé à basse température. De manière générale, le contenu de ce chapitre est équivalent aux mesures du régime canadien actuel.

Chapitre 4 — Compartimentage et stabilité

Le chapitre 4 énonce des exigences visant à assurer le compartimentage et la stabilité des bâtiments endommagés et intacts qui sont exposés à des risques d'accumulation de glace ou d'avaries causées par les glaces.

Les dispositions du chapitre 4 sur l'accumulation de glace dans des conditions de stabilité à l'état intact et à l'état d'avarie sont similaires dans l'ensemble à celles du régime canadien actuel.

Chapitre 5 — Étanchéité à l'eau et aux intempéries

Le chapitre 5 énonce des exigences visant à préserver l'étanchéité à l'eau et aux intempéries des dispositifs de fermeture et des portes à bord d'un navire.

The Canadian regime has few specific requirements to address the maintenance of watertight and weather-tight integrity of such spaces on board ships operating in Polar Regions, however, the watertight and weather-tight provisions that do exist in the Canadian regime are based upon SOLAS requirements for construction (e.g. subdivision and stability, machinery and electrical installations).

Chapter 6 – Machinery Installations

Chapter 6 identifies requirements for ensuring that the machinery installations used on board ships operating in Polar Regions are capable of functioning under low temperatures and anticipated environmental conditions.

Provisions contained in this chapter are generally broader and less prescriptive than related provisions in the current Canadian regime. Provisions contained in this chapter are applicable to Category A, B and C ships, whereas similar machinery installation requirements under the Canadian regime are restricted to Arctic Class ships.

Chapter 7 – Fire Safety/Protection

Chapter 7 includes measures to ensure that fire safety systems and appliances are effective and operable, and that means of escape remain available under expected environmental conditions and at low air temperatures.

Fire safety/protection requirements for ships operating under the Canadian regime are described in the *Vessel Fire Safety Regulations* and are generally equivalent to requirements under the Polar Code, though the Polar Code does introduce new requirements tailored to polar operations.

Chapter 8 – Life-Saving Appliances and Arrangements

Chapter 8 contains requirements that provide for safe escape, evacuation and survival under various operating conditions.

The Canadian regime has no specific provisions for life-saving appliances and arrangements unique to Canadian Arctic operations. Provisions contained in this chapter of the Polar Code will apply to new and existing vessels if such vessels may encounter the conditions the provisions are intended to address. Requirements for partially or totally enclosed lifeboats are higher in the

Le régime canadien ne comporte que quelques exigences portant expressément sur la préservation de l'étanchéité à l'eau et aux intempéries de ces éléments des navires exploités dans les régions polaires. Toutefois, les dispositions relatives à l'étanchéité à l'eau et aux intempéries qui existent dans le régime canadien reposent sur les exigences de construction de la Convention SOLAS (par exemple sous-division et stabilité, installations de machines et installations électriques).

Chapitre 6 – Installations de machines

Le chapitre 6 énonce des exigences pour garantir que les installations de machines à bord des navires exploités dans les régions polaires peuvent fonctionner à basse température et dans les conditions environnementales prévues.

Les dispositions de ce chapitre sont généralement de portée plus large et elles sont moins prescriptives que les dispositions analogues du régime canadien actuel. Les exigences de ce chapitre s'appliquent aux navires de catégories A, B et C, alors que des exigences similaires sur les installations de machines du régime canadien s'appliquent seulement aux navires de classe arctique.

Chapitre 7 – Protection contre l'incendie

Le chapitre 7 énonce des mesures visant à assurer que les systèmes et les dispositifs de sécurité incendie sont efficaces et opérationnels, et que des moyens d'évacuation sont envisagés dans les conditions environnementales prévues et à basse température.

Les exigences liées à la protection contre l'incendie pour les navires exploités sous le régime canadien sont décrites dans le *Règlement sur la sécurité contre les incendies des bâtiments* et sont généralement équivalentes aux exigences du Recueil, quoique ce dernier prévoit de nouvelles exigences visant spécifiquement l'exploitation dans les eaux polaires.

Chapitre 8 – Engins et dispositifs de sauvetage

Le chapitre 8 énonce les exigences à l'égard des issues de secours et des voies d'évacuation sécuritaires, ainsi que de la survie dans diverses conditions d'exploitation.

Le régime canadien ne prévoit pas de dispositions relatives aux engins et aux dispositifs de sauvetage uniques qui sont applicables à l'exploitation dans l'Arctique canadien. Les dispositions de ce chapitre du Recueil sur la navigation polaire s'appliquent aux bâtiments neufs et existants susceptibles d'être exploités dans les conditions visées par ces dispositions. Les exigences

Polar Code than the current SOLAS requirements. Most other requirements in the chapter are generally higher than those of the existing Canadian regime, including having specific requirements in place to assist with escape or evacuation in ice and snow conditions, or the requirements for personal survival equipment that provides sufficient frostbite protection.

Chapter 9 – Safety of Navigation

Chapter 9 contains measures to provide for safe navigation, including with respect to ships involved in operations with an icebreaker escort and the addition of certain navigational safety equipment.

The Canadian regime requires that certain navigation safety equipment be present when operating in certain SSCZ depending on the size of the vessel. For example, two gyro-compasses are required if above a certain tonnage and operating in a certain SSCZ, one or two radars (depending upon tonnage), and either one or two set of echo-sounding equipment (depending upon tonnage). Polar Code measures will require additional navigation safety equipment for certain vessels, though this additional safety equipment is less prescriptive (e.g. the option of one echo sounding device with two separate independent transducers).

Chapter 10 – Communications

Chapter 10 provides for effective communications for ships and survival craft during normal and emergency situations.

Chapter contents are equivalent to the existing Canadian communication regime for vessels operating in the Arctic, though more explicit requirements for search and rescue (SAR) and telemedical assistance communications are included.

Chapter 11 – Voyage Planning

Unlike previous chapters, Chapter 11 does not include specific regulations required to be met. Instead, this chapter is designed to ensure that the company, master and crew are provided with sufficient information to enable operations to be conducted with due consideration to the safety of ships and persons on board and, as appropriate, environmental protection.

With the exception of the requirements for a PWOM, all of the requirements noted in this chapter are

relatives aux embarcations de sauvetage entièrement ou partiellement fermées sont plus strictes dans le Recueil sur la navigation polaire que les exigences actuelles dans SOLAS. La plupart des autres exigences du chapitre sont généralement plus strictes que celles du régime canadien actuel, notamment en ce qui concerne l'obligation de prévoir des modalités de sauvetage et d'évacuation dans des conditions de glace et de neige, ou le matériel personnel de survie assurant une protection suffisante contre les engelures.

Chapitre 9 – Sécurité de la navigation

Le chapitre 9 énonce les mesures relatives à la sécurité de la navigation telles que les services d'escorte de brise-glace et l'ajout de certains dispositifs.

Le régime canadien exige la présence à bord des navires de dispositifs de sécurité de la navigation adaptés au tonnage des navires exploités dans certaines ZCSN. Par exemple, deux compas gyroscopiques sont requis si une certaine jauge est dépassée et lors de l'exploitation dans certaines ZCSN, ainsi qu'un ou deux radars (selon la jauge) et un ou deux ensembles d'équipements de sondage à ultrasons (selon la jauge). Le Recueil sur la navigation polaire exigera des dispositifs de sécurité supplémentaires pour certains bâtiments exploités dans certaines parties de l'Arctique canadien, même si cet équipement de sécurité supplémentaire est moins prescriptif (par exemple l'option d'un appareil de sondage à ultrasons avec deux transducteurs distincts).

Chapitre 10 – Communications

Le chapitre 10 vise à assurer l'efficacité des communications des navires et des embarcations de sauvetage dans des situations ordinaires et d'urgence.

Dans l'ensemble, le contenu du chapitre est équivalent aux dispositions du régime canadien en matière de communications applicables aux bâtiments exploités dans l'Arctique, mais des exigences plus explicites quant aux communications liées à la recherche et au sauvetage (RS) et au secours télémedical y ont été ajoutées.

Chapitre 11 – Planification du voyage

Contrairement aux chapitres précédents, le chapitre 11 ne comprend aucune règle à caractère obligatoire. Il vise plutôt à garantir que les sociétés, les capitaines et les équipages reçoivent l'information nécessaire pour que l'exploitation se fasse d'une manière propre à assurer la sécurité du navire et des personnes à bord et, le cas échéant, la protection de l'environnement.

Exception faite des exigences relatives au MEEP, les exigences énoncées dans ce chapitre sont équivalentes

equivalent to those currently contained within a variety of Canadian government publications (e.g. Notices to Mariners).

Chapter 12 — Manning and Training

Chapter 12 includes requirements to help ensure that ships operating in polar waters are appropriately manned by adequately qualified, trained and experienced personnel.

The Polar Code contains requirements, dependent upon ice conditions and the type of vessel, for ships' officers to be trained and qualified. Similar to the ice navigator in the Canadian regime, the Polar Code recognizes a person, other than a ship's officer, who is suitably qualified as meeting the requirements. Further, the requirements for certificated personnel are similar to those in the ASPPR in terms of type of vessel and ice conditions. Other provisions contained within Chapter 12 are higher than the existing Canadian regime, including additional training and qualifications on tankers and passenger vessels in open waters (e.g. basic training for master, chief mate, and officers in charge of a navigational watch).

à celles qui découlent de diverses publications du gouvernement canadien (les Avis aux navigateurs, notamment).

Chapitre 12 — Niveau des effectifs et formation

Le chapitre 12 énonce des exigences sur la présence d'effectifs dûment qualifiés, formés et expérimentés à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

Le Recueil sur la navigation polaire énonce des exigences relatives à la formation et à la qualification des officiers en fonction des conditions des glaces et du type de bâtiment. À l'instar de l'officier de navigation dans les glaces dans le régime canadien, le Recueil reconnaît une personne autre que l'officier d'un bateau, qui est convenablement qualifié, comme satisfaisant aux exigences. De plus, les exigences relatives au personnel certifié sont similaires à celles du RPPEAN en ce qui concerne le type de bâtiment et les conditions des glaces. D'autres dispositions du chapitre 12 sont plus strictes que celles du régime canadien actuel, notamment en ce qui a trait à la formation et aux compétences supplémentaires exigées pour le personnel des navires-citernes et des navires à passagers exploités en zone d'eau libre (par exemple la formation de base à l'intention des capitaines, des seconds et des officiers chargés du quart de la passerelle).

Canadian additions and modifications

A variety of other non-SOLAS requirements (i.e. requirements not contained within the adopted text of the Polar Code) are being either introduced or reintroduced into Part 1 of the Regulations. Except where otherwise provided, these Canada-specific additions will apply only to Canadian and foreign vessels operating within the SSCZ that are

- vessels of 300 gross tonnage or more;
- vessels carrying pollutants or dangerous goods, or vessels towing or pushing a vessel that is carrying pollutants or dangerous goods;
- vessels towing or pushing another vessel if the combined weight of the vessels is 500 GT or more; and
- passenger vessels that are certified as meeting the requirements of SOLAS Chapter I.

The aforementioned scope of application criteria are intended to generally parallel that of the mandatory *Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations* (NORDREG) reporting requirements and have been deliberately chosen in an effort to not only ensure that any

Ajouts et modifications par le Canada

D'autres exigences qui ne sont pas prévues dans la Convention SOLAS, c'est-à-dire celles qui n'ont pas été adoptées dans le Recueil sur la navigation polaire, sont introduites ou reprises dans la partie 1 du Règlement. À moins d'indication contraire, les ajouts propres au Canada s'appliqueront uniquement aux bâtiments canadiens et étrangers suivants qui sont exploités dans les ZCSN :

- les bâtiments de 300 tonneaux ou plus de jauge brute;
- les bâtiments qui transportent, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses, ou qui remorquent ou poussent un bâtiment qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses;
- les bâtiments qui remorquent ou qui poussent un autre bâtiment si leur poids combiné est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute;
- les bâtiments à passagers certifiés conformes aux exigences du chapitre I de la Convention SOLAS.

Les critères d'application susmentionnés sont censés être en gros équivalents aux exigences obligatoires d'établissement de rapports du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (NORDREG). Leur intégration vise à assurer que toute exigence

added safety requirements are appropriately and commensurately assigned, but also as an effort to promote harmonization across other areas of Canada's Arctic shipping regime.

The Canada-specific modifications and additions to the safety measures of the Polar Code, as captured within the Regulations, include the following.

1. Canada's existing two methodologies to assess a vessel's operational capabilities and limitations in ice (i.e. the Zone/Date System [ZDS] and the Arctic Ice Regime Shipping System [AIRSS]) will be maintained, while the IMO's Polar Operational Limit Assessment Risk Indexing System (POLARIS) will be adopted as an official third option.

A vessel of an identified class or type may only operate within the SSCZ if it stays within the range of predetermined zones and dates identified in the Regulations. A vessel may operate outside of these predetermined zones and dates if the vessel uses either AIRSS or POLARIS and adheres to their respective operating criteria.

While similar in scope and intent, AIRSS and POLARIS are nevertheless two unique methodologies for assessing a vessel's operational capabilities and limitations in ice conditions. Accordingly, Transport Canada recognizes that the use of either AIRSS or POLARIS by identical vessels in identical ice regimes could produce minor differences in operating outcomes depending upon which system is used. To help address certain situations where this variance could occur, the Regulations will therefore require that all Polar Class vessels and/or all vessels built after January 1, 2017 (the international entry-into-force date of the Polar Code), and that do not use the ZDS must use POLARIS. All other vessels built before this date are afforded the option of using either AIRSS or POLARIS if operating outside of the ZDS.

2. Additionally, vessels operating outside the ZDS using either AIRSS or POLARIS will be required to submit a message to the Minister (containing, among other things, vessel and route information) upon their first point of entry into the area covered by the SSCZ on a given voyage. Additional reporting will not be required when transiting within the SSCZ unless information contained within the initial entry message changes.
3. Vessels that choose to navigate within the SSCZ under AIRSS will also be required to have on board a qualified ice navigator. The criteria to receive this qualification have not departed from the criteria contained within

supplémentaire en matière de sécurité sera appliquée de manière adéquate et proportionnelle, mais également à favoriser l'uniformité de l'application des autres volets du régime visant la navigation dans l'Arctique canadien.

Voici les modifications et les ajouts aux mesures de sécurité du Recueil sur la navigation polaire que le Canada adopte dans le Règlement.

1. Les deux méthodes canadiennes actuelles d'évaluation des capacités et des limites en matière d'exploitation dans les glaces (c'est-à-dire le Système de zones/dates [SZD] et le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique [SRGNA]) seront maintenues, tandis que le Système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires (POLARIS) de l'OMI sera adopté comme troisième possibilité.

Un bâtiment d'une classe ou d'un type donné peut être exploité dans une ZCSN seulement si les zones et les dates établies dans le Règlement sont respectées. Le bâtiment peut être exploité au-delà de ces zones et dates s'il utilise un SRGNA ou un système POLARIS, et s'il respecte les critères d'exploitation du système en question.

Bien que leur portée et leur intention soient similaires, le SRGNA et le système POLARIS proposent deux méthodes distinctes d'évaluation des capacités et des limites d'un bâtiment quant à son exploitation dans des conditions de glace. Par conséquent, Transports Canada reconnaît que, selon le système utilisé, les résultats d'exploitation peuvent varier légèrement pour des bâtiments et des régimes de glaces identiques. Pour compenser cette possibilité de variation dans certaines situations, le Règlement exige que tous les bâtiments de classe polaire ou ceux qui sont construits après le 1^{er} janvier 2017 (date d'entrée en vigueur du Recueil sur la navigation polaire à l'échelle internationale) utilisent le système POLARIS s'ils n'utilisent pas le SZD. Tous les autres bâtiments construits avant cette date peuvent utiliser le SRGNA ou le système POLARIS s'ils n'utilisent pas le SZD.

2. De plus, seuls les bâtiments qui n'utilisent pas le SZD et qui utilisent le SRGNA ou le système POLARIS seraient tenus de transmettre un message au ministre (contenant notamment des renseignements sur le bâtiment et son itinéraire) au premier point d'entrée dans la ZCSN au cours d'un voyage. Aucun autre rapport ne serait exigé durant la traversée de la ZCSN si les renseignements donnés dans le message initial au point d'entrée ne changent pas.
3. Il sera également exigé que les bâtiments qui sont exploités dans la ZCSN en utilisant le SRGNA aient à leur bord un officier de navigation dans les glaces qualifié. Les critères d'obtention de cette qualification

the ASPPRs, except that an ice navigator, under the Regulations, may now also be qualified and certified in accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW), and STCW Code for advanced training in international Arctic waters and the Antarctic area. Under the Regulations, all vessels to which SOLAS Chapter XIV applies, in addition to non-SOLAS vessels of 500 GT or more operating within the SSCZ, are required to meet this STCW training. Accordingly, vessels with a gross tonnage that falls between 300 and 500 and that are operating within the SSCZ under AIRSS may choose between two options for ice navigator training.

4. The Regulations also introduce new requirements for vessels that intend to operate in areas with low air temperature, such as being assigned a cold service temperature or winterization notation, and having on board inflatable life rafts, marine evacuation systems, life boats and rescue boats that can operate at low temperatures. These requirements will be restricted only to Canadian flagged vessels built after January 1, 2017, to which SOLAS Chapter XIV applies, while operating in polar waters. These requirements are designed to be compatible with the Polar Code's Polar Service Temperature.

Part 2 (Pollution Prevention Measures)

The pollution prevention measures of the Regulations are written with an understanding that pursuant to the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA), a complete prohibition on the deposit of waste from ships exists in the Canadian Arctic except where authorized by regulations.

In order to maintain this existing deposit regime as closely as possible, the Regulations only introduce select operational and structural pollution prevention measures found within Part II-A of the Polar Code. For example, while the adopted text of the Polar Code clearly indicates that the discharge into Arctic waters of oil or oily mixtures from ships is prohibited, reference to this prohibition in the Regulations will be duplicative (and unnecessary) given the overarching provisions contained within the AWPPA.

Unlike Part 1 (Safety Measures) of the Regulations which incorporates the safety content of the Polar Code by

seraient les mêmes que ceux prévus au RPPEAN, si ce n'est que le Règlement permettrait dorénavant que l'officier de navigation dans les glaces soit qualifié et certifié conformément à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'elle est modifiée (STCW), et du Code STCW pour de la formation avancée dans les eaux arctiques internationales et la zone de l'Antarctique. Le Règlement prévoit que tous les bâtiments assujettis au chapitre XIV de la Convention SOLAS et les bâtiments de 500 tonneaux et plus de jauge brute non assujettis à la Convention SOLAS qui sont exploités dans une ZCSN satisfassent à l'exigence liée à la formation de la Convention STCW. Par conséquent, seuls les bâtiments de 300 à 500 tonneaux de jauge brute qui sont exploités dans une ZCSN en utilisant le SRGNA disposent de deux options quant à la formation des officiers de navigation dans les glaces.

4. Le Règlement introduit également de nouvelles exigences pour les bâtiments susceptibles d'être exploités dans des zones de basse température de l'air telles que recevoir une notation pour le service par temps froid ou pour une protection contre le froid, avoir à bord les radeaux de sauvetage pneumatiques et les dispositifs d'évacuations en mer, des embarcations de sauvetage et des embarcations de secours conçus pour fonctionner à basse température. Ces exigences s'appliqueront exclusivement aux bâtiments battant pavillon canadien qui sont construits après le 1^{er} janvier 2017 et qui sont visés par le chapitre XIV de la Convention SOLAS lorsqu'ils sont exploités dans les eaux polaires. Ces exigences ont été rédigées de manière à refléter la partie du Recueil sur la navigation polaire portant sur la température de service pour la navigation polaire.

Partie 2 (Mesures de prévention de la pollution)

La rédaction des mesures relatives à la prévention de la pollution du Règlement tient compte du fait qu'en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), il est strictement interdit aux navires de déposer des déchets dans l'Arctique canadien sauf de la façon prévue par règlement.

Afin de préserver autant que possible l'actuel régime du Canada en matière de dépôts de déchets, le Règlement introduit seulement certaines mesures de prévention de la pollution d'ordre opérationnel et structural que l'on trouve dans la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire. Par exemple, même si le texte adopté du Recueil interdit explicitement aux navires de déverser du pétrole ou des mélanges d'hydrocarbures dans les eaux arctiques, il serait redondant (et inutile) que le Règlement reprenne cette interdiction étant donné que la LPPEA contient déjà une disposition de portée générale à cet effet.

À l'inverse de la partie 1 (Mesures de sécurité) du Règlement, qui incorpore par renvoi les dispositions en matière

reference, with certain Canadian additions and modifications, only those provisions contained within Part II of the Polar Code that either expand upon or improve Canada's existing Arctic shipping pollution prevention regime are introduced into Part 2 of the Regulations. Further, Part 2 of the Regulations directly incorporates this select content (again with Canadian modifications and additions) rather than doing so by reference.

Application

Except where otherwise indicated, the pollution prevention sections of the Regulations are applicable to Canadian vessels operating in polar waters and foreign vessels operating within the SSCZ.

Prevention of pollution by oil

Because the deposit of oil from vessels operating in Arctic waters that are under Canadian jurisdiction is already prohibited under the AWPPA, there is no need to introduce the similar prohibition captured by the Polar Code into the Regulations. However, ensuring that Canada's current prohibition of the discharge of oil in those waters is maintained requires prohibiting certain Polar Code allowances for the discharge of clean ballast (that may contain up to 5 ppm of oil) and the discharge of oily water from machinery spaces of "Category A" vessels operating for more than 30 days in the Arctic. Accordingly, these operational allowances are left out of the Regulations, while certain structural (e.g. double hulling for certain vessels) and operational requirements (e.g. modifications to oil records books and shipboard oil pollution emergency plans) that strengthen the oil pollution regime captured by Canada's *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* are included.

Control of pollution by noxious liquid substances in bulk

As the AWPPA already prohibits the deposit of noxious liquid substances (NLS), the Regulations do not duplicate this Polar Code prohibition.

The Regulations will require minor changes to certain operational requirements for vessels carrying NLS insofar as polar water operations will need to be reflected in various emergency plans and manuals, the carriage of which is currently required by the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

de sécurité du Recueil sur la navigation polaire (si ce n'est quelques ajouts et modifications propres au Canada), seules les dispositions de la partie II du Recueil qui complètent ou améliorent le régime canadien actuel de prévention de la pollution par la navigation dans l'Arctique sont intégrées à la partie 2 du Règlement. Par ailleurs, la partie 2 du Règlement reproduit des passages choisis (auxquels le Canada a aussi apporté quelques modifications et ajouts) au lieu de les incorporer par renvoi.

Application

À moins d'indication contraire, les dispositions sur la prévention de la pollution du Règlement s'appliquent aux bâtiments canadiens exploités dans les eaux polaires et aux bâtiments étrangers exploités dans une ZCSN.

Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Étant donné que la LPPEA interdit déjà le déversement d'hydrocarbures par les bâtiments exploités dans les eaux arctiques de compétence canadienne, il aurait été inutile d'insérer dans le Règlement les interdictions analogues du Recueil sur la navigation polaire. Cependant, pour maintenir l'interdiction actuelle canadienne relative au déversement d'hydrocarbures, il faut omettre les permissions prévues au Recueil sur la navigation polaire visant le déversement d'eaux de ballast propres (qui peuvent contenir jusqu'à 5 ppm d'hydrocarbures) et le déversement d'eaux contenant des hydrocarbures des salles des machines des bâtiments de catégorie A qui naviguent pendant plus de 30 jours dans l'Arctique. Ces permissions opérationnelles ne figurent donc pas au Règlement, alors que d'autres exigences structurales (double coque pour certains bâtiments, par exemple) et opérationnelles (modifications des registres des hydrocarbures et des plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures) ont été incluses parce qu'elles renforcent le régime canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures (*Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*).

Prévention de la pollution par les substances liquides nocives en vrac

Étant donné que la LPPEA interdit déjà le dépôt de substances liquides nocives (SLN), le Règlement ne reprend pas cette interdiction prévue au Recueil sur la navigation polaire.

Le Règlement prévoit des modifications mineures à certaines exigences opérationnelles visant les bâtiments transportant des SLN afin d'assurer la prise en compte des activités d'exploitation dans les eaux polaires dans les plans d'urgence et les registres, actuellement exigés au titre du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

In addition, the Regulations will prohibit the carriage of certain noxious liquid substances identified within the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) on board certain vessels built after January 1, 2017, unless separated from the outer shell. This is a departure from the adopted text of the Polar Code which instead requires that the carriage of these certain noxious liquid substances be subject to the approval of the Administration.

Prevention of pollution by sewage from vessels

Under Canada's current Arctic shipping regime, there exists the allowance for the release of untreated sewage on board any ship into Canadian Arctic waters. Recognizing the advancements in sewage treatment technology, the Regulations replace this allowance with the Polar Code's conditions when the discharge or deposit of treated sewage is allowed from vessels of 400 GT or more or certified to carry more than 15 persons.

Vessels that meet these criteria will be allowed to discharge or deposit sewage provided it is done in accordance with provisions established under MARPOL Annex IV and that discharges or deposits, depending upon the type of treatment being used, occur at certain set distances from ice. The Regulations therefore incorporate the Polar Code's various operational discharge requirements.

For vessels not subject to MARPOL Annex IV (e.g. 400 GT or less and not certified to carry more than 15 persons) though more than 15 gross tonnage, the deposit of sewage will be subject to certain treatment, distance from ice, and speed considerations. For vessels of not more than 15 gross tonnage carrying not more than 15 persons, the deposit of untreated sewage will remain permitted.

Prevention of pollution by garbage from vessels

Only certain operational requirements contained in the Polar Code pertaining to garbage are incorporated into the Regulations. As with other deposits, the AWPPA prohibits the deposit of waste except as provided by regulations. Accordingly, while the adopted text of the Polar Code allows for the discharge of cargo residues under certain conditions, the Regulations maintain the prohibition of waste deposits established under the AWPPA by not introducing this allowance.

As with both oil and NLS, the Regulations also require minor changes to certain other operational requirements

Le Règlement interdira également le transport à bord de certains bâtiments construits après le 1^{er} janvier 2017 de certaines SLN visées par le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) à moins que les produits soient séparés de la muraille extérieure. Il s'agit d'une dérogation par rapport au texte adopté du Recueil sur la navigation polaire, qui exige plutôt que le transport de telles SLN soit approuvé par l'Administration.

Prévention de la pollution par les eaux usées des bâtiments

Le régime canadien actuel encadrant la navigation dans l'Arctique permet le rejet d'eaux usées non traitées par des navires exploités dans les eaux arctiques canadiennes. Compte tenu des progrès des techniques de traitement des eaux usées, le Règlement propose de remplacer cette permission par l'exigence du Recueil sur la navigation polaire, qui autorise le rejet des eaux usées traitées par les bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux ou certifiés pour transporter plus de 15 personnes.

Les bâtiments qui satisfont à ces critères pourront rejeter ou déposer leurs eaux usées conformément aux dispositions de l'annexe IV de la Convention MARPOL, pourvu que les rejets ou les dépôts, suivant le type de traitement utilisé, soient faits à une distance déterminée des glaces. Le Règlement intègre donc diverses exigences opérationnelles liées aux rejets du Recueil sur la navigation polaire.

Pour les bâtiments qui ne sont pas assujettis à l'annexe IV de la Convention MARPOL (par exemple les bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 400 tonneaux et non certifiés pour transporter plus de 15 personnes), même si leur jauge brute est supérieure à 15 tonneaux, le déversement des eaux usées sera assujéti à certains paramètres de traitement, de distance par rapport aux glaces et de vitesse. Pour les bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 15 tonneaux et qui ne sont pas certifiés pour transporter plus de 15 personnes, le déversement des eaux usées non traitées restera permis.

Prévention de la pollution par les ordures des bâtiments

Seules certaines exigences opérationnelles du Recueil sur la navigation polaire au sujet des ordures sont intégrées au Règlement. À l'instar d'autres dépôts, la LPPEA interdit le dépôt d'ordures, sauf de la manière prévue par règlement. Par conséquent, bien que le texte adopté du Recueil sur la navigation polaire autorise le rejet d'ordures par les bâtiments dans certaines conditions, le Règlement maintient l'interdiction de déposer des ordures de la LPPEA en ne permettant pas de tels dépôts.

De même que pour les hydrocarbures et les SLN, le Règlement prévoit également des modifications mineures aux

for vessels carrying garbage, with vessels operating in polar waters now being required to reflect this carriage in various record books and plans as is currently established under the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Only food waste subject to certain criteria (e.g. comminuted or ground) will be permitted to be discharged or deposited, though similar to sewage discharge requirements, will also be subject to minimum distances from, and never on, ice.

Part 3 (Consequential Amendments)

To avoid conflict and duplication, and to reflect internationally agreed upon standards, a variety of consequential amendments are to three other regulations that make up Canada's Arctic shipping regime. In addition to repealing the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations*, sections of both the *Navigation Safety Regulations* and *Ship Station (Radio) Regulations, 1999* pertaining to additional navigation safety equipment while operating within Arctic SSCZ will be repealed in lieu of those requirements identified in the Polar Code. Further, modified text is also for sections of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemical Regulations* to limit conflict with the pollution prevention measures contained in the Regulations.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business. The Regulations will not introduce new reporting, authorizations, notifications, or other similar administrative burdens. While a new certification requirement will be introduced by the Regulations in the form of a Polar Ship Certificate (PSC), the existing certification identified under the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations* (Arctic Pollution Prevention Certificate) will be eliminated, resulting in no increased burden.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Regulations, as the total costs are under \$1M and there are no small Canadian businesses directly impacted. However, the Regulations will provide smaller ships, which are typically

exigences opérationnelles applicables aux bâtiments transportant des ordures. Ainsi, s'ils sont exploités dans les eaux polaires, ces bâtiments doivent dorénavant rendre compte du transport d'ordures dans divers registres et plans, conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* en vigueur.

Seuls les déchets alimentaires assujettis à certains critères (c'est-à-dire fractionnés ou hachés) pourront être rejetés ou déposés, en vertu d'exigences analogues à celles qui régissent le déversement des eaux usées, sous réserve dans ce cas aussi de certaines distances minimales par rapport aux glaces, mais jamais sur la glace.

Partie 3 (Modifications corrélatives)

Pour éviter les incohérences ainsi que les doubles emplois, et conformément aux normes internationales reconnues, une série de modifications corrélatives sont proposées à trois autres règlements qui forment actuellement le régime canadien sur la navigation dans l'Arctique. En plus d'abroger le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*, des articles du *Règlement sur la sécurité de la navigation* et du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* ayant trait à l'équipement supplémentaire de sécurité utilisé par les navires exploités dans les zones contrôlées de l'Arctique seront abrogés au profit des exigences visées du Recueil sur la navigation polaire. De plus, des modifications sont proposées à certains articles du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* afin de limiter les incohérences avec les mesures de prévention de la pollution énoncées dans le Règlement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Règlement, car il n'y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises. Le Règlement proposé n'introduirait pas un fardeau relatif à l'établissement de rapports, aux autorisations, aux notifications ou à d'autres tâches administratives similaires. Bien qu'une nouvelle exigence de certification soit introduite par le Règlement sous la forme d'un certificat pour navire polaire, le certificat actuel désigné aux termes du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* (certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique) sera éliminé, alors il n'y aura aucune augmentation du fardeau.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Règlement puisque les coûts totaux sont de moins d'un million de dollars et qu'il n'y a pas de petites entreprises canadiennes directement affectées. Cependant, le

characterized as small businesses, with more predictable and uniform rules and standards across Polar Regions.

Consultation

As the Regulations involve the incorporation by reference of much of the adopted text of the Polar Code, in addition to the inclusion of various Canadian modifications and additions, consultation can be considered twofold: (i) consultation efforts that went into developing Canada's positions at the IMO as the Polar Code was under development (2010–2015); and (ii) additional consultation efforts that went into the development of the Regulations (2015–2017).

Polar Code consultations

Canadian Marine Advisory Council meetings

Regular status updates regarding Polar Code development were provided at the annual Northern Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings organized by Transport Canada beginning in 2012. Similar updates were provided at the Spring and Fall sessions of every National CMAC beginning in the Fall of 2012, in the Standing Committee on Domestic Vessel Regulatory Oversight and in the Standing Committee on Construction and Equipment. Ad hoc updates were also made in other standing committees.

Workshops

Transport Canada organized workshops involving ship operators with northern experience and other individuals with knowledge in relevant areas to develop proposals for consideration at the IMO in areas that Transport Canada felt required additional input.

The first workshop, in June 2012, was attended by over 40 representatives from shipping, oil and gas companies, non-governmental organizations, and a range of government organizations involved in polar operations. Participants assessed the relative risk levels associated with hazards of polar shipping and identified appropriate mitigating measures for these risks where possible. The outcomes of this workshop were documented and submitted to the IMO (DE 57/11/3).

In May 2013, a one-day workshop was held in Ottawa to review and obtain feedback on the draft Polar Code. The

Règlement fournira aux plus petits navires, lesquels sont considérés comme étant des petites entreprises, des règles et des normes plus prévisibles et uniformes dans les régions polaires.

Consultation

Étant donné que le Règlement incorpore par renvoi une bonne partie du texte adopté du Recueil sur la navigation polaire, en plus de prévoir une série de modifications et d'ajouts propres au Canada, on peut considérer que les consultations ont été menées en deux volets : (i) un volet de consultation sur la définition des positions défendues par le Canada à l'OMI durant les travaux d'élaboration du Recueil sur la navigation polaire, de 2010 à 2015; (ii) un volet de consultation durant les travaux d'élaboration du Règlement, de 2015 à 2017.

Consultation concernant le Recueil sur la navigation polaire

Réunions du Conseil consultatif maritime canadien

Des mises à jour régulières sur l'élaboration du Recueil ont été fournies à l'occasion des réunions annuelles du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) du Nord organisées par Transports Canada à compter de 2012. On a aussi fourni, à partir de l'automne 2012, des mises à jour au cours des séances du printemps et de l'automne du CCMC national, dans le cadre des réunions du Comité permanent sur la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et du Comité permanent sur la construction et l'équipement. Des mises à jour ponctuelles ont également été présentées devant d'autres comités permanents.

Ateliers

Transports Canada a organisé des ateliers destinés à des exploitants ayant une expérience du Nord et à d'autres personnes possédant des connaissances dans des domaines pertinents et pouvant contribuer à la formulation de propositions à soumettre à l'examen de l'OMI dans des secteurs pour lesquels, d'après Transports Canada, une rétroaction supplémentaire était nécessaire.

Le premier atelier, tenu en juin 2012, a réuni plus de 40 représentants de sociétés de transport maritime, gazières et pétrolières, d'organisations non gouvernementales et de divers organismes gouvernementaux engagés dans des opérations polaires. Les participants ont évalué les niveaux de risque relatifs associés aux dangers inhérents à la navigation dans les eaux polaires, ils ont proposé des mesures d'atténuation de ces risques, le cas échéant, et soumis un rapport sur les résultats de l'atelier à l'OMI dans le mémoire DE 57/11/3.

Un atelier d'une journée a eu lieu à Ottawa en mai 2013 afin d'examiner l'ébauche du Recueil sur la navigation

workshop was attended by approximately 30 targeted stakeholders with northern interests representing industry, territorial governments, training institutions, and various Arctic shipping support services.

Canada hosted a second workshop in September 2013 to generate additional suggestions for the layout and content of the Polar Water Operational Manual, a document that each ship to which the Polar Code will apply will need to develop and follow. Approximately 40 representatives from Canada and other Arctic states attended the workshop.

Email updates

Beginning in 2013, updates on Polar Code development, including copies of Canadian submissions to the IMO, were sent at least twice each year to a distribution list of more than 300 Northern Canadian stakeholders.

Information sessions

During the fall of 2014, invitations to attend information sessions in Whitehorse, Yellowknife, Iqaluit and Ottawa were sent to 108 persons/organizations. The intent of these information sessions was to inform key stakeholders of the existing Canadian regulatory regime for shipping in the Arctic, progress and next steps on the development of the Polar Code, how the Polar Code compares with the existing Canadian regulatory regime, and the potential impacts, if any, the Polar Code may have on Canadian Arctic shipping.

Canadian submissions to IMO Polar Code meetings

Canada submitted, solely or as co-sponsor, 29 documents for consideration at IMO Committee and Sub-committee meetings and actively participated in all Polar Code-related working groups and correspondence groups.

Submissions covered a broad range of topics, and were based on Canada's extensive involvement in previous IMO discussions on Arctic/polar shipping, Canadian experience in regulating Arctic marine transportation, concerns with draft provisions, and the outcomes of internal and external consultations/workshops held.

polaire et d'obtenir une rétroaction. Une trentaine d'intervenants choisis de l'industrie ayant un intérêt pour le Nord, des gouvernements territoriaux, des établissements de formation et d'entreprises de services de soutien au transport maritime dans l'Arctique y ont participé.

Le Canada a tenu un second atelier en septembre 2013 afin d'obtenir des suggestions supplémentaires pour l'organisation et le contenu du Manuel d'exploitation dans les eaux polaires, un document que chaque navire auquel le Recueil sur la navigation polaire s'applique doit tenir et observer. Une quarantaine de représentants du Canada et d'autres États arctiques y ont participé.

Courriels de mise à jour

On a commencé à transmettre, au moins deux fois par année à partir de 2013, des mises à jour par courriel sur l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire (avec un exemplaire des mémoires canadiens présentés à l'OMI) à une liste de distribution comptant plus de 300 intervenants du Nord canadien.

Séances d'information

Au cours de l'automne 2014, des invitations pour assister à des séances d'information à Whitehorse, à Yellowknife, à Iqaluit et à Ottawa ont été envoyées à 108 personnes et organisations. Le but de ces séances était de fournir de l'information aux principaux intervenants à propos de l'actuel régime réglementaire du transport maritime dans l'Arctique et des progrès et des prochaines étapes de l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire, de faire la comparaison avec le régime réglementaire canadien et d'exposer les répercussions possibles, le cas échéant, qu'aura le Recueil sur le transport maritime dans l'Arctique canadien.

Mémoires présentés par le Canada aux réunions de l'OMI sur le Recueil sur la navigation polaire

Le Canada a soumis, en tant que parraineur unique ou coparraineur, 29 documents à l'examen du comité et du sous-comité de l'OMI, et a participé activement à tous les groupes de travail sur le Recueil sur la navigation polaire ainsi qu'aux groupes de correspondance.

Les mémoires sur un vaste éventail de sujets ont été enrichis par la participation intensive du Canada aux discussions antérieures avec l'OMI sur la navigation dans l'Arctique et les eaux polaires, son expérience en matière de réglementation de la navigation dans l'Arctique, ses préoccupations relatives à certaines dispositions proposées, ainsi que les résultats des consultations internes et externes organisées et des ateliers tenus.

Consultations regarding the Regulations

Draft Regulations and face-to-face meetings

The draft proposal for the implementation of the Polar Code within Canada's existing Arctic shipping regime (the Regulations) was presented during Transport Canada's national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting on April 19–21, 2016, and again during the regional Prairie and Northern CMAC meeting on May 11–12, 2016.

Transport Canada initiated consultations on the Regulations in early 2017, following the international entry into force of the Polar Code. Consultation drafts of the Regulations were circulated electronically to Canadian industry, non-governmental organizations, academia and all levels of government and all comments received were reviewed and incorporated where appropriate.

Subsequent to the receipt of comments, and at the request of industry, a face-to-face meeting was convened in March 2017 in Montréal between Transport Canada and Canadian Arctic vessel operators. The intent of this meeting was to discuss the Regulations in more detail, clear up any misunderstandings or misinterpretations, and address any errors in the consultation draft of the Regulations. For example, industry correctly noted that certain terms used throughout the Regulations (e.g. Polar Service Temperature) were not defined up front. The Regulations were therefore modified to reflect this. Also, there were concerns raised that the Regulations incorrectly referenced certain parts of the Polar Code, such as the low temperature requirements for lifeboats. These concerns were addressed by clarifying that the Polar Code's requirements are not specific, but rather performance-based, therefore eliminating any conflict between the Polar Code and the text of the Regulations.

Prepublication in the Canada Gazette, Part I

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on July 1, 2017, followed by a 75-day comment period. Transport Canada received a total of 52 comments from 10 separate stakeholders, which are summarized in the following paragraphs.

Consultations sur le Règlement

Ébauche du Règlement et réunions en personne

L'avant-projet pour la mise en œuvre du Recueil sur la navigation polaire dans le régime canadien encadrant la navigation maritime dans l'Arctique (le Règlement) a été présenté lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de Transports Canada, qui s'est tenue du 19 au 21 avril 2016, et lors de la réunion régionale du CCMC pour la région des Prairies et du Nord, les 11 et 12 mai 2016.

Transports Canada a lancé le processus de consultations sur le Règlement au début de 2017, à la suite de l'adoption du Recueil à l'échelle internationale. Les ébauches aux fins de consultation du Règlement ont été communiquées par voie électronique à l'ensemble de l'industrie canadienne, aux organisations non gouvernementales, aux universitaires et à tous les ordres de gouvernement, et tous les commentaires reçus ont été examinés et ajoutés, le cas échéant.

Une fois les commentaires reçus et à la demande de l'industrie, une réunion en personne a été organisée à Montréal en mars 2017 entre des représentants de Transports Canada et des exploitants de bâtiments naviguant dans l'Arctique canadien. Le but de cette réunion était de discuter du Règlement de façon plus détaillée, de dissiper les malentendus et les erreurs d'interprétation, et de discuter des erreurs associées au processus de consultations du Règlement. Par exemple, l'industrie a fait remarquer à juste titre que certains termes utilisés dans l'ensemble du projet de règlement (par exemple la température de service pour la navigation polaire) n'étaient pas définis au début. Le Règlement a donc été modifié en conséquence. Par ailleurs, des préoccupations ont été soulevées selon lesquelles les renvois à certaines parties du Recueil sur la navigation polaire étaient incorrects dans le Règlement, comme le renvoi aux exigences en cas de basse température pour les embarcations de sauvetage. Ces préoccupations ont été traitées en précisant que les exigences du Recueil sur la navigation polaire ne sont pas spécifiques, mais plutôt fondées sur le rendement, ce qui a éliminé tout conflit entre le Recueil sur la navigation polaire et le libellé du Règlement.

Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} juillet 2017, et a été suivi d'une période de commentaires de 75 jours. Durant cette période, Transports Canada a reçu un total de 52 commentaires provenant de 10 intervenants différents. Ces commentaires sont résumés dans les paragraphes qui suivent.

In reference to the text in the “Background” section of the Regulatory Impact Assessment Statement, a commenter inquired about how Canada becomes bound by amendments to MARPOL, and by extension the pollution prevention chapters of the Polar Code. As per the MARPOL Convention, Canada will become bound by these amendments after granting its express approval to the IMO once the Regulations are in force.

The definition of “Polar Class” used in the Regulations makes reference to “Unified Requirements UR I” established by the International Association of Classification Societies (IACS). A commenter suggested a slight modification so that this definition instead reference UR I1. However, upon closer review, no change was made, as UR I is inclusive of all relevant IACS sections, including UR I1 (description), UR I2 (structure) and UR I3 (machinery).

Regarding Schedule 1 (Zone Date Table) of the Regulations, some commenters noted that Polar Class was absent as a category from column 1. Schedule 1, however, must be read in concert with Schedule 2 (Construction Standards for Types A, B, C, D and E Vessels), which, in column 8, identifies Polar Class vessels (PC1 to PC7) as being equivalent to a Type A vessel (column 1). This equivalency is consistent with the existing Transport Canada policy as per the Ship Safety Bulletin No. 04/2009 on IACS Unified Requirements. By granting all PC vessels a Type A equivalency under this Schedule, the Regulations encourage the use of the more dynamic POLARIS system for determining operational limits in ice.

Despite a full repeal of the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations*, the Regulations will continue to make reference to Arctic Class vessels. This inclusion was noted by some commenters as being incongruous, as vessels are no longer built to these construction standards. The inclusion of Arctic Class vessels, however, is necessary in order to ensure that those few vessels that are built to this standard may continue operations under the Regulations without having to apply for an equivalency.

Concern was also raised that ice strengthening equivalencies should not be granted in line with outdated Arctic Class (or Canadian Arctic Class) standards. Transport Canada will develop procedures in line with the guidance provided in Part I-B of the Polar Code, to ensure that only modern and up-to-date standards and processes are used in determining equivalent ice classes.

Pour ce qui est du texte de la section « Contexte » du résumé de l'étude d'impact de la réglementation, un intervenant s'interrogeait sur la façon dont le Canada deviendrait lié par les modifications de la Convention MARPOL, et, par conséquent, par la prolongation des chapitres du Recueil pour la prévention de la pollution. Conformément à la Convention MARPOL, le Canada sera lié par ces modifications après avoir donné son approbation à l'OMI, une fois que le Règlement sera en vigueur.

La définition de « classe polaire » utilisée dans le Règlement fait allusion aux « Prescriptions Uniformes UR 1 » établies par l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). Un intervenant a proposé une légère modification afin que cette définition fasse plutôt référence à la prescription uniforme I1. Cependant, après vérification, aucun changement n'a été apporté, puisque la prescription uniforme I comprend tous les articles pertinents de l'IACS, y compris la prescription uniforme I1 (description), la prescription uniforme I2 (structure) et la prescription uniforme I3 (machinerie).

Quant à l'annexe 1 (Tableau des zones et des dates) du Règlement, certains intervenants ont souligné que le Recueil ne figurait pas comme catégorie à la colonne 1. Toutefois, l'annexe 1 doit être lue de concert avec l'annexe 2 (Normes de construction des bâtiments de type A, B, C, D ou E), qui, à la colonne 8, définit les bâtiments de classe polaire (CP1 à CP7) comme étant équivalents à un bâtiment de type A (colonne 1). Cette équivalence respecte la politique actuelle de Transports Canada, telle qu'elle est énoncée dans le Bulletin de la sécurité des navires, n° 04/2009 sur les prescriptions uniformes de l'IACS. En accordant à tous les bâtiments de classe polaire l'équivalence de type A dans le cadre de cette annexe, le Règlement encourage l'utilisation du système POLARIS, qui est plus dynamique pour déterminer les limites opérationnelles sur les glaces.

Malgré l'abrogation du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*, le Règlement continuera de citer à titre de référence les bâtiments de classe arctique. Certains intervenants ont indiqué qu'ils trouvaient cette inclusion incongrue, puisque les bâtiments ne sont plus construits selon ces normes de construction. L'ajout des bâtiments de classe arctique est cependant nécessaire afin de s'assurer que les quelques bâtiments qui sont en fait construits selon ces normes puissent continuer d'être exploités conformément au Règlement sans avoir à demander une équivalence.

Des intervenants ont également fait valoir que les équivalences du renforcement de la coque pour la navigation dans les glaces ne devraient pas être accordées selon les normes périmées des classes arctiques (ou classes canadiennes arctiques). Transports Canada élaborera des procédures qui correspondront à l'orientation fournie à la partie I-B du Recueil afin de s'assurer que seuls les normes et processus modernes et à jour sont utilisés pour déterminer les cotes de glace équivalentes.

Moreover, a commenter questioned the value of explicitly adding a reference to the Canadian Arctic Class (CAC) to the list of categories under Schedule 1 of the Regulations, noting that CAC vessels were previously limited to AIRSS use only. However the same equivalency for navigational entry purposes existed in the previous CAC standards and has been maintained.

Some commenters requested further precision on language. For example, with regard to certain Canadian reporting requirements, a vessel is requested to send new messaging if information changes “significantly.” This language is consistent with the language in the previous AIRSS standards, and is intended to avoid reporting burden when conditions changes have limited impact. Similarly, the phrase “extended period of time” is used in the Regulations when referring to operating in certain ice conditions that would warrant an exception to sewage treatment requirements. In this instance, the language used is identical to the language captured in the Polar Code. IMO interpretation and guidance material will be used by Transport Canada to assist with the interpretation of certain language contained in the Regulations. The intent of guidance material developed by Transport Canada will be to provide clarification on certain terminology in order to ensure consistency of application.

Some commenters cautioned against the geographic scope of the Regulations, emphasizing that they should be limited to Canadian (Arctic) waters only. However, no modification to the Regulations was made, as the Regulations are made pursuant to both the *Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)* and the *Canada Shipping Act, 2001*, in order to implement the Polar Code on Canadian flagged vessels operating in all Polar Regions, in accordance with the SOLAS Convention requirements.

In some instances, commenters requested that parts of the Act be somehow reiterated or reemphasized in the Regulations to ensure that the reader be fully mindful and aware of both scope and intent. For example, it was suggested that the “zero discharge” regime established under the AWPPA be referenced, or that the navigation periods for vessels not captured in Schedule 1 (Zone Date Table) can also be inclusive of other types of vessels, provided they apply for an ice strengthening equivalency. In these and other instances, no changes were made, as standard legal text drafting practice does not allow for duplicative or superfluous text.

De plus, un intervenant a remis en question l'intérêt d'ajouter explicitement une référence à la catégorie canadienne arctique (CCA) pour énumérer les catégories de l'annexe 1 du Règlement, en précisant que les bâtiments de la CCA étaient réservés au SRGNA. Toutefois, la même équivalence à des fins d'entrée de navigation existait dans les précédentes normes de la CCA, qui sont d'ailleurs toujours en place.

Certains intervenants ont demandé d'autres précisions sur la terminologie utilisée dans certains articles. Par exemple, en ce qui concerne certaines exigences canadiennes en matière de rapports, un bâtiment doit envoyer un nouveau message si des renseignements changent de façon « significative » en cours de trajet. Cette terminologie correspond à celle utilisée dans les précédentes normes du SRGNA et vise à éviter toute exigence en matière de rapport lorsque les changements ont des incidences mineures. Dans la même veine, l'expression « pendant des périodes prolongées » est utilisée dans le Règlement lorsqu'il est question d'exploitation dans certaines conditions glacielles qui justifieraient une exception des exigences concernant le traitement des eaux usées. Dans ce cas, la terminologie utilisée est identique à celle du Recueil. L'interprétation et les documents d'orientation de l'OMI seront utilisés par Transports Canada pour aider à l'interprétation de certains termes se trouvant dans le Règlement. Le but de ces documents d'orientation élaborés par Transports Canada est de fournir des précisions entourant certains termes dans le but d'assurer une utilisation uniforme.

Certains intervenants ont formulé une mise en garde contre la portée géographique du Règlement, en mettant l'accent sur le fait qu'elle devrait se limiter aux eaux (arctiques) canadiennes. Cependant, aucune modification n'a été faite puisque le Règlement est pris en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA)* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, afin d'appliquer le Recueil aux bâtiments battant pavillon canadien exploités dans l'ensemble des régions polaires, conformément aux exigences de la Convention SOLAS.

Dans certains cas, des intervenants ont demandé que certaines dispositions de la loi soient reproduites ou révisées dans le Règlement, pour s'assurer que le lecteur comprenne bien la portée et le contenu. Par exemple, il a été suggéré que l'interdiction de déposer des déchets prévue dans la LPPEA soit citée à titre de référence, ou que les périodes de navigation pour les bâtiments non prévus à l'annexe 1 (Tableau des zones et des dates) puissent également inclure d'autres types de bâtiments, pourvu qu'ils présentent une demande d'équivalences du renforcement de la coque pour la navigation dans les glaces. Ces modifications et d'autres modifications demandées n'ont pas été apportées puisque la pratique en matière de rédaction législative ne permet pas de textes répétitifs ou superflus.

The Regulations require that all Polar Class vessels and vessels built after January 1, 2017, use the POLARIS system, rather than having the option of using POLARIS or AIRSS for determining operational limits in ice when operating outside those periods identified in Schedule 1. Several commenters sought clarification on the rationale behind this requirement. While POLARIS and AIRSS are similar in many respects, POLARIS is the more modern and up-to-date of the two systems, drawing from both the IACS Polar Class and Finnish-Swedish Ice Class Rules. Moreover, unlike AIRSS, POLARIS will be assessed and revised as needed every five years.

Multiple commenters questioned the rationale for the need to include a specific section in the Regulations for vessels intending to operate in low air temperature, noting that the requirements for a Polar Service Temperature, as articulated in the Polar Code, should be sufficient. While these additional requirements are limited to Canadian vessels constructed on or after January 1, 2017, only, the rationale for inclusion is to ensure that certain systems and equipment not specifically covered by the Polar Code on these vessels remain functional at low temperatures (e.g. deck machinery, hydraulic systems). For example, the inclusion of additional temperature requirements for inflatable life rafts addresses known risks for which the IMO does not yet have standards. Moreover, the various requirements under this section are all performance-based and, consequently, can be addressed in a variety of ways.

With regard to officers certification requirements contained in Chapter 12 of the Polar Code, several commenters inquired about whether previous sea ice experience could be grandfathered or if experience in ice conditions other than in polar waters would be considered. While the Regulations and the Polar Code require officers to have certification for ship operating in polar waters in accordance to the STCW Convention, the requirements to obtain this certification will be addressed in amendments to the *Marine Personnel Regulations* (MPR), at which time these questions will be addressed, and are therefore not part of the Regulations.

One commenter requested further clarity on the non-application of the Regulations to government vessels from a foreign state, and whether or not this non-application also extends to include Canadian government vessels. The non-application of the Regulations is inclusive of both Canadian government and foreign state vessels. No changes have been made to the language of the Regulations, which mirrors text used in Chapter XIV of SOLAS.

Le Règlement exige que tous les bâtiments de classe polaire et tous les bâtiments construits après le 1^{er} janvier 2017 adoptent le système POLARIS, au lieu d'avoir le choix entre le système POLARIS ou le SRGNA pour déterminer les limites opérationnelles sur les glaces lors de l'exploitation dans des périodes autres que celles indiquées à l'annexe 1. De nombreux intervenants ont demandé des explications quant à la justification entourant cette exigence. Bien que POLARIS et SRGNA soient deux systèmes similaires, le système POLARIS est celui qui est le plus moderne et à jour. Il s'inspire de la classe polaire de l'IACS et des Règles de résistance aux glaces finno-suédoise. De plus, contrairement au SRGNA, le système POLARIS fera l'objet d'une évaluation et d'une révision au besoin, tous les cinq ans.

De nombreux intervenants ont remis en question la nécessité d'inclure un article dans le Règlement pour les bâtiments susceptibles d'être exploités à de basses températures de l'air. En effet, ils ont souligné que les exigences liées à la température de service pour la navigation polaire prévue dans le Règlement devraient suffire. Bien que ces exigences additionnelles s'appliquent uniquement aux bâtiments canadiens construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, cet ajout est nécessaire pour s'assurer que certains systèmes et équipements n'étant pas spécifiquement abordés dans le Règlement pour ces bâtiments demeurent fonctionnels à de basses températures (par exemple machines de pont, systèmes hydrauliques). Par exemple, les exigences additionnelles en matière de température pour les radeaux pneumatiques de sauvetage traitent de risques connus pour lesquels l'OMI n'a pas encore de normes. De plus, les diverses exigences de cet article reposent toutes sur le rendement et, par conséquent, peuvent être traitées de différentes façons.

En ce qui a trait aux exigences de la certification des officiers se trouvant au chapitre 12 du Recueil, de nombreux intervenants se demandaient si une expérience antérieure dans des conditions de navigation dans les glaces peut être reconnue, ou si une expérience en conditions de glace au lieu d'en eaux polaires serait acceptée. Bien que le Règlement et le Recueil exigent une certification des officiers pour exploiter un navire dans les eaux polaires, conformément à la Convention STCW, les exigences pour obtenir cette certification seront abordées au moyen de modifications apportées au *Règlement sur le personnel maritime* (RPM), et ne font donc pas partie du Règlement.

Un intervenant a demandé plus de précisions sur la non-application du Règlement aux bâtiments gouvernementaux provenant d'un autre pays et si cette non-application pouvait également toucher les bâtiments du gouvernement du Canada. La non-application du Règlement inclut les bâtiments du gouvernement du Canada de même que ceux provenant d'autres pays. Aucune modification n'a été apportée à la terminologie du Règlement, laquelle reflète la terminologie utilisée au chapitre XIV de la Convention SOLAS.

On the issue of allowable deposits of food waste, a commenter noted that the release of food waste under any circumstance should be prohibited. The allowance within the Regulations to discharge food waste, provided it occurs when the vessel is en route, that the waste is ground or comminuted, and that discharge only occurs and at certain distances from land, ice-shelf and fast ice, is consistent with the language contained within the Polar Code.

One commenter suggested that the Regulations should stipulate a minimum distance from shore requirement for the discharge of sewage, not just a minimum distance from an ice-shelf or fast ice. Indeed, the minimum distance from shore requirements already exists in Annex IV to MARPOL, which is referenced by the Regulations. Therefore, no changes to the Regulations are needed.

Some comments were received regarding the environmental consequences of a spill or release of Heavy Fuel Oil (HFO) carried or being used as fuel by vessels, with some calling for a complete ban on HFO use in the Canadian Arctic. Similarly, a number of comments received focused on the absence of specific Arctic regulations to address the release of grey water, the release of sewage of any kind (whether treated or not), the release of oil incidental to underwater machinery (e.g. stern tube) operations, and the impacts of underwater anthropogenic noise on biodiversity.

Others called on the Government of Canada to implement the concept of “low impact shipping corridors” as a means to facilitate investments in infrastructure and response assets throughout the Canadian Arctic, to incorporate local knowledge on sensitive environmental and cultural areas into this concept, and to explore area-based measures to restrict or limit shipping. A number of other comments were focused on augmenting either AIRSS or POLARIS, or developing a new distinct decision support tool to assist mariners with voyage planning and to take into account, inter alia, wildlife and Inuit use area avoidance.

One commenter also called for amendments to the definition of “Arctic Waters” in the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* to be extended to include the entirety of Hudson Bay, Ungava Bay, along Northern Labrador, and into the Thelon and Mackenzie River systems.

As articulated in the “Rationale” section, the Regulations are focused primarily on incorporating relevant measures contained within the Polar Code and are therefore non-exhaustive in their treatment of other environmental

Concernant les dépôts des déchets alimentaires, un intervenant a soulevé que cela devrait être interdit en tout temps. Cela est permis par le Règlement dans le cas où un bâtiment fait route, que les déchets alimentaires sont broyés ou concassés et que le dépôt se fait à une certaine distance de la terre, de la banquise côtière ou d’un plateau de glace et ces conditions sont conformes à celles prévues au Recueil.

Un intervenant a suggéré que le Règlement devrait prévoir une distance minimale de la rive pour le déversement des eaux usées, pas seulement une distance minimale de la banquise côtière ou d’un plateau de glace. En fait, une telle exigence existe déjà à l’annexe IV de la Convention MARPOL, laquelle est mentionnée dans le Règlement. Par conséquent, aucune modification n’est nécessaire à cet égard.

Certains commentaires reçus concernaient les conséquences environnementales d’un déversement de mazout lourd transporté ou utilisé comme mazout par les bâtiments, alors que certains réclament une interdiction totale du mazout lourd dans l’Arctique canadien. De façon similaire, un certain nombre de commentaires reçus portaient sur l’absence de règlements propres à l’Arctique en matière de déversement d’eaux grises, d’eaux usées de toutes sortes (traitées ou non), de déversement d’hydrocarbures liés à la machinerie immergée (par exemple les tubes d’étambot), et sur les répercussions du bruit anthropique sous-marin sur la biodiversité.

D’autres ont demandé au gouvernement du Canada de mettre en œuvre le concept des « couloirs de navigation à faible impact » afin de faciliter les investissements dans les infrastructures et l’équipement d’intervention dans l’ensemble de l’Arctique canadien, d’incorporer dans ce concept les connaissances locales sur les secteurs environnementaux et culturels fragiles et d’explorer les mesures orientées sur des secteurs donnés pour empêcher ou limiter la navigation. Un certain nombre de commentaires portaient sur l’élargissement du SRGNA ou du système POLARIS ou sur l’élaboration d’un nouvel outil distinct visant à appuyer la prise de décisions en vue d’aider les marins à planifier leurs traversées et de prendre en considération, entre autres, la faune et l’évitement de zones utilisées par les Inuits.

Un intervenant a aussi demandé que des modifications soient apportées à la définition du terme « eaux arctiques » dans la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* de sorte qu’elle comprenne la totalité de la baie d’Hudson, de la baie d’Ungava, au large de la côte nord du Labrador, la rivière Thelon et la rivière Mackenzie.

Comme il est indiqué dans la section « Justification », le Règlement met principalement l’accent sur l’ajout de mesures pertinentes se trouvant dans le Recueil; il est donc non exhaustif dans sa façon de traiter les autres

concerns facing the Arctic, including many of the comments summarized above. These, and other Arctic-related matters that go beyond the current requirements addressed by the AWPPA or adopted by the IMO, are being considered in a variety of other fora (both domestic and international) and will be addressed as appropriate. Once again, their omission does not reflect their level of importance, nor does it preclude the possibility of them being addressed within Canada's Arctic shipping regime at a later date. Rather, as these issues will require further consideration and consultation that could delay the implementation of the Polar Code, Transport Canada has made the decision to address them separately.

Rationale

Given the disparate and uneven sets of rules and regulations applicable to ships operating throughout the Arctic region, an indirect benefit of the Polar Code will be to streamline, harmonize, and improve predictability for ship owners and operators intending to conduct international voyages within this area. By incorporating the Polar Code into the Regulations, these consistent standards will become binding on Canada and will create a more attractive environment within which to conduct Arctic operations.

Further, given the rapidly changing environmental conditions, advancements in ship design technology, and the prescient international recognition of the risks associated with Arctic and Antarctic shipping, adopting the Polar Code also provides the opportunity for Canada to make certain improvements to areas of its Arctic shipping regime.

The Regulations are focused primarily on incorporating relevant measures contained within the Polar Code and are therefore non-exhaustive in their treatment of other potential safety and environmental concerns facing the Arctic, such as the management of grey water, or mitigating the risks associated with the use and carriage of heavy fuel oil (HFO). These and other Arctic-related matters that go beyond the current requirements addressed by the AWPPA or are adopted by the IMO, including whether to extend the application criteria contained within the Regulations to other types of vessels, are being considered in a variety of other fora (both domestic and international) and will be addressed as appropriate. Their omission does not reflect their level of importance, nor does it preclude the possibility of them being addressed within the Regulations or elsewhere within Canada's Arctic shipping regime at a later date. Rather, as these issues will require further consideration and consultation that could delay the

questions environnementales auxquelles l'Arctique est confronté, y compris bon nombre de commentaires énumérés ci-dessus. Ces points, de même que d'autres points liés à l'Arctique qui vont au-delà des exigences actuelles soulevées dans la LPPEA ou adoptées par l'OMI sont considérés dans divers autres forums (tant ici qu'à l'étranger) et seront abordés, selon le cas. Encore une fois, leur omission ne signifie pas qu'ils sont de moindre importance et n'exclut pas la possibilité qu'ils soient abordés dans le régime visant la navigation dans l'Arctique canadien à une date ultérieure. Au contraire, puisque ces points nécessiteront une considération et des consultations approfondies qui pourraient repousser la mise en œuvre du Recueil, Transports Canada a pris la décision de les traiter séparément.

Justification

Étant donné les divergences et l'incompatibilité des règles et règlements s'appliquant aux navires exploités dans la région arctique, l'un des avantages indirects du Recueil sur la navigation polaire sera de simplifier, d'uniformiser et d'améliorer la prévisibilité des mesures liant les armateurs et les exploitants qui envisagent des voyages internationaux dans cette région. L'incorporation du Recueil sur la navigation polaire dans le Règlement fera en sorte que le Canada sera lié par des normes uniformes et créera un environnement d'exploitation plus attrayant dans l'Arctique.

Par surcroît, en raison des changements rapides des conditions environnementales, des progrès de la technologie de conception des navires, ainsi que de l'anticipation avvertie à l'échelle internationale des risques associés au transport maritime dans l'Arctique et l'Antarctique, l'adoption du Recueil sur la navigation polaire offre au Canada l'occasion d'apporter des améliorations à certains éléments de son propre régime encadrant la navigation dans l'Arctique.

Le Règlement vise principalement à incorporer des mesures pertinentes du Recueil sur la navigation polaire et, par conséquent, n'aborde pas de manière approfondie d'autres préoccupations potentielles en matière de sécurité et d'environnement dans l'Arctique, comme la gestion des eaux grises ou la réduction des risques liés à l'usage et au transport des combustibles lourds. Ces préoccupations, et autres sujets concernant l'Arctique qui vont au-delà des exigences actuelles abordées par la LPPEA ou adoptées par l'OMI, notamment si l'on doit étendre les critères d'application du Règlement aux autres types de bâtiments, sont abordées dans le cadre de divers autres forums (tant nationaux qu'internationaux) et seront traitées de manière appropriée. Le fait qu'elles ne sont pas abordées n'est pas lié à leur niveau d'importance et n'empêche pas qu'elles puissent ultérieurement être intégrées au Règlement ou être traitées ailleurs en vertu du régime canadien sur le transport maritime dans l'Arctique. Au contraire, comme

implementation of the Regulations, Transport Canada has made the decision to address them separately.

Benefits and costs

Recognizing the high safety and pollution prevention standards for vessels operating in Canadian Arctic waters relative to vessels operating in Arctic waters elsewhere, with few exceptions and improvements, the Polar Code as adopted is largely equivalent to, or on par with, Canada's regime. Consequently, anticipated changes for industry (particularly Canadian flagged SOLAS vessels certified for international voyages and operating within polar waters) with regards to construction and equipment are expected to be minimal. Indeed, there are very few vessels (approximately 20) that meet all of the required Polar Code application criteria that fly the Canadian flag. Accordingly, overall costs to industry are considered to be low.

Costs with the Regulations that do exist are anticipated to be associated with the issuance of the required Polar Ship Certificate, though this will be offset through the elimination of the Canada-specific Arctic Pollution Prevention Certificate. However, the issuance of the Polar Ship Certificate is expected to be harmonized with the issuance of other existing certificates made under the SOLAS and MARPOL conventions. Therefore, no additional vessel inspections will be required.

Under the Regulations, vessels will also be required to have a Polar Water Operational Manual (PWOM) containing unique risk-based procedures for each vessel intending to operate in polar waters. The requirements to have similar safety procedures in place is already part of the SOLAS Convention through the International Safety Management (ISM) Code in addition to being also required under the *Canada Shipping Act, 2001*. The PWOM requirements support these existing requirements, though with a better identification of the specific risks to be addressed when operating in polar waters. Therefore, the cost associated with the PWOM should be low and, in many cases, will be limited to verification and alignment of existing procedures where needed. It is estimated that the approximately 20 Canadian vessels that will require a PWOM may have a one-time cost of \$25,000 each to review and align their safety procedures to develop the PWOM. This estimated cost is based on the time and efforts required to amend and/or develop new operational procedures to address Arctic operations, using the PWOM model table of contents provided in Appendix 2 of the Polar Code as a guide. The actual cost may be lower, as procedures are often shared with minimal adjustment

ces questions doivent être prises en considération de manière approfondie et faire l'objet de consultations pouvant retarder la mise en œuvre du Règlement, Transports Canada a pris la décision de les traiter séparément.

Avantages et coûts

Au vu des normes strictes en matière de sécurité et de prévention de la pollution auxquelles sont tenus les bâtiments exploités dans les eaux de l'Arctique canadien par rapport à ceux qui sont exploités ailleurs dans l'Arctique, le Recueil sur la navigation polaire tel qu'il a été adopté est largement équivalent ou comparable, hormis quelques exceptions et améliorations, au régime canadien. Par conséquent, les changements prévus pour l'industrie (notamment pour les bâtiments battant pavillon canadien qui sont assujettis à la Convention SOLAS, qui sont certifiés pour les voyages internationaux et qui sont exploités dans les eaux polaires) devraient être minimales pour ce qui concerne la construction et l'équipement. De fait, seulement une poignée de bâtiments battant pavillon canadien (une vingtaine) sont conformes à l'ensemble des critères d'application du Recueil sur la navigation polaire. Les coûts globaux pour l'industrie sont donc considérés comme faibles.

Les coûts réels du Règlement devraient se rapporter au processus de délivrance du certificat pour navire polaire, mais ils seront compensés par l'élimination du certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique propre au Canada. Cela dit, le processus de délivrance du certificat pour navire polaire devrait être harmonisé avec celui qui est lié aux certificats délivrés actuellement au titre des conventions SOLAS et MARPOL. Aucune inspection supplémentaire des bâtiments ne sera requise.

Le Règlement prévoit en outre la tenue d'un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP) par les navires, qui indiquera les procédures d'exploitation axées sur les risques précis auxquels seront exposés les navires susceptibles d'être exploités dans les eaux polaires. L'obligation d'adopter des procédures de sécurité similaires est déjà prévue dans la Convention SOLAS par l'entremise du Code international de gestion de la sécurité et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les exigences relatives au MEEP appuient les exigences actuelles, mais elles sont assorties d'une définition plus précise des risques à prévenir dans le cadre d'activités d'exploitation dans les eaux polaires. On s'attend donc à ce que le coût associé au MEEP soit faible et que, dans beaucoup de cas, il se limite au contrôle et à l'uniformisation des procédures existantes, s'il y a lieu. On estime qu'environ 20 bâtiments canadiens qui devront produire un MEEP devront vraisemblablement payer des frais ponctuels de 25 000 \$ chacun pour l'examen et l'uniformisation des procédures de sécurité inscrites au MEEP. Ce coût est estimé en fonction du temps et des efforts nécessaires à la modification des procédures ou à l'élaboration de nouvelles procédures d'exploitation pour les activités dans l'Arctique, qui se

among vessels of a single operator and the majority of the Canadian Arctic fleet is composed of four primary operators.

The Regulations will also introduce, supported by the STCW, new qualification requirements for officers to which SOLAS applies, although transitional provisions provided in the STCW Convention permit experienced Canadian officers to meet the qualification requirements. New seafarers to polar waters occupying positions of the master, chief mate, and officers of the watch will need to take a course from an approved training institution to obtain their Basic Polar Waters Certificate of Proficiency as proof of meeting the standard of competence specified in section A-V/4 of STCW. Moreover, new masters and chief mates will also be required to obtain the Advanced Polar Waters Certificate of Proficiency. Overall, no significant additional training requirements or associated costs are anticipated.

The safety requirements of the Polar Code will also require the carriage of personal survival equipment and group survival equipment to support survival following the abandonment of ship, whether to the water, to ice or to land, for the maximum expected time of the rescue. This may consist of additional clothing, food, cooking gear, tents or storm shelters, sleeping bags and other accessories. Since all Canadian flagged vessels subject to the Polar Code are cargo vessels, and the crew are already provided with suitable personnel gear under existing health and safety legislation, any incremental costs will mostly be linked with the carriage of group survival equipment. An average one-time cost of \$10,000 per vessel is estimated based on discussion with industry and estimates of the cost of equipment needed.

Overall, compliance with the Regulations is not expected to result in a significant financial impact on Canadian flagged vessels operating in the Arctic. Indeed, any associated costs required to be in compliance are anticipated to be low given that these vessels are experienced in Canadian Arctic navigation, and that the majority already meet many of the requirements being introduced through the Regulations.

fondent sur le modèle de la table des matières du MEEP à l'Annexe 2 du Recueil sur la navigation polaire. Le coût réel pourrait être inférieur puisque les procédures sont souvent partagées, avec des adaptations minimales, entre les bâtiments d'un même exploitant, et que la majorité de la flotte de l'Arctique canadien appartient à quatre grands exploitants.

Le Règlement introduira aussi, avec l'appui de la Convention STCW, de nouvelles exigences sur la qualification des officiers assujettis à la Convention SOLAS. Cependant, des dispositions transitoires prévues dans la Convention STCW reconnaissent que des officiers canadiens d'expérience peuvent satisfaire à ces exigences. Les marins qui n'ont aucune expérience des eaux polaires et qui occupent des postes de capitaine, de second et d'officier de quart seront tenus de suivre un cours dans un établissement agréé afin d'obtenir leur certificat de compétence de base pour la navigation dans les eaux polaires. Ce certificat attestera qu'ils satisfont à la norme de compétence énoncée dans la clause A-V/4 de la Convention STCW. Les nouveaux capitaines et seconds devront aussi obtenir le certificat de compétence spécialisée pour la navigation dans les eaux polaires. Dans l'ensemble, on ne prévoit aucune autre exigence importante liée à la formation ni aucun autre coût connexe.

Les exigences en matière de sécurité du Recueil sur la navigation polaire prévoient aussi la présence à bord de matériel de survie des personnes et des groupes dans l'eau, sur la glace ou sur la terre dans l'éventualité de l'abandon du navire, pour la période maximale prévue d'attente des secours. La trousse de survie pourra contenir des vêtements supplémentaires, de la nourriture, du matériel de cuisine, des tentes ou des abris en cas de tempête, des sacs de couchage et autres accessoires. Étant donné que les bâtiments battant pavillon canadien visés par le Recueil sur la navigation polaire sont des navires de charge et que leur équipage est déjà muni de matériel de survie personnel sous le régime des lois en vigueur en matière de santé et de sécurité, les éventuels coûts supplémentaires seraient attribuables surtout à la présence obligatoire à bord de matériel de survie des groupes, et devraient s'établir à des frais ponctuels de 10 000 \$ en moyenne par bâtiment en se fondant sur les discussions avec l'industrie et sur une estimation du coût de l'équipement requis.

Dans l'ensemble, le respect du Règlement ne devrait pas entraîner d'importantes répercussions financières sur les bâtiments battant pavillon canadien navigant dans l'Arctique. En effet, les coûts connexes liés au respect de la conformité devraient être faibles en raison de l'expérience de navigation de ces bâtiments dans l'Arctique canadien et du fait que la majorité des bâtiments répondent déjà à de nombreuses exigences du Règlement.

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations will come into force on the day on which they are registered. However, ships constructed before January 1, 2017, must meet the relevant requirements of Part I of the Regulations (safety measures) by their first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after January 1, 2018, as per Regulation 2.2 of SOLAS. In most instances, construction provisions (e.g. ship structure are only applicable to ships built on or after January 1, 2017.

Because the provisions being introduced through the Regulations will apply to ships currently subject to similar requirements under Canada's existing Arctic shipping regime and do not depart significantly from these requirements, only minor phase-in provisions are being introduced in order to minimize cost impacts or to ensure efficiency of industry operations.

For example, vessels constructed before January 1, 2017, will have the option of using either the existing AIRSS system or the more modern POLARIS system to determine their operational limits in ice, whereas vessels built after this date and Polar Class vessels will only be permitted to use the POLARIS system.

Further, vessels not subject to SOLAS, and that are between 300 and 500 gross tonnage and operating under either the AIRSS or POLARIS systems, must have an ice navigator on board. The Regulations require that the ice navigator either have served on a vessel in the capacity of master or person in charge of the deck watch for a total period of at least 50 days (30 of which in international Arctic waters) or hold a certificate in advanced training for ships operating in polar waters in accordance with the STCW Convention. Allowing training requirements established under the STCW Convention is in keeping with modern standards.

Performance measurement and evaluation

Transport Canada will continue to use national and regional Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings to communicate the implementation of the Regulations and will issue communications to affected stakeholders through Ship Safety Bulletins to inform designers, builders, and owners of vessels of the new regulatory requirements. Concurrently, compliance with these Regulations will be monitored and enforced by Transport Canada marine safety inspectors and surveyors of recognized Canadian organizations who will be trained to assess the new criteria.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement. Néanmoins, les navires construits avant le 1^{er} janvier 2017 devront être conformes aux exigences pertinentes de la partie I du Règlement (mesures de sécurité) avant la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement à bord, selon la première des deux, après le 1^{er} janvier 2018, en vertu de la règle 2.2 de SOLAS. Dans la plupart des cas, les dispositions sur la construction (comme la structure des navires) s'appliquent seulement aux navires construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date.

Comme les dispositions ajoutées dans le Règlement visent exclusivement les navires qui sont déjà assujettis à des exigences similaires du régime canadien sur le transport maritime dans l'Arctique, dont elles ne diffèrent pas pour l'essentiel, les dispositions de transition sont mineures afin de réduire au minimum les coûts ou de garantir l'efficacité des activités de l'industrie.

Ainsi, les bâtiments construits avant le 1^{er} janvier 2017 pourront utiliser le SRGNA actuel ou le système POLARIS, plus moderne, aux fins de l'établissement de leurs limites d'exploitation dans les glaces, alors que les bâtiments construits après cette date ainsi que les bâtiments de classe polaire seront tenus d'utiliser le système POLARIS.

De plus, les bâtiments de 300 à 500 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas visés par la Convention SOLAS et qui utilisent le SRGNA ou le système POLARIS devront avoir un officier de navigation dans les glaces à bord. Le Règlement exige qu'un officier de navigation dans les glaces ait été capitaine ou officier de quart à la passerelle pendant une période totale minimale de 50 jours sur un navire (dont 30 dans les eaux internationales dans la région arctique) ou qu'il soit titulaire d'un certificat de formation spécialisée axée sur la navigation dans les eaux polaires, conformément à la Convention STCW. L'observation des exigences en matière de formation énoncées dans la Convention STCW est conforme aux normes modernes.

Mesures de rendement et évaluation

Transports Canada continuera de communiquer l'information sur la mise en œuvre du Règlement dans le cadre des réunions nationales et régionales du CCMC, et d'utiliser les bulletins de la sécurité des navires pour informer les intervenants touchés (concepteurs, constructeurs, armateurs de bâtiments) au sujet des nouvelles exigences. Parallèlement, la surveillance de la conformité au Règlement sera surveillée et sa mise en application relèvera des inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada et des inspecteurs des organisations canadiennes reconnues, lesquels suivront la formation voulue pour évaluer les nouveaux critères.

The enforcement of the Regulations will be made in accordance with the Transport Canada Policy on Compliance and Enforcement of the *Canada Shipping Act, 2001* for the safety of shipping and the protection of the marine environment, and in accordance with the relevant provisions of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

Transport Canada will use a graduated enforcement approach with respect to the implementation of the Regulations. The enforcement objective is to permit industry to take corrective actions first, especially for minor infractions, rather than to proceed immediately with issuing monetary penalties and/or summary convictions. Verbal counselling or warning letters will be used when an offender commits a minor contravention, and may be accompanied by an assurance of compliance rather than immediately issuing a notice of violation. For serious infractions, the *Canada Shipping Act, 2001* provides for maximum fines upon summary conviction of \$1,000,000 or 18 months in prison, or both, for violations of regulations made under Part 4 of that Act, which will include the Regulations. Offences to the Regulations are also punishable according to the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

Transport Canada will continue to monitor and participate, both nationally and internationally, in ongoing regulatory activities related to Arctic shipping safety and pollution prevention and will take appropriate action with affected stakeholders as required. It is anticipated that the Regulations will improve the understanding and application of the regulatory requirements through a streamlined and modernized Arctic shipping safety and pollution prevention regime.

Contact

Luc Tremblay
Executive Director
Domestic Vessel Regulatory Oversight and Boating
Safety (AMSD)
Transport Canada Marine Safety and Security
Place de Ville, Tower C, 11th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-949-3819
Email: luc.tremblay@tc.gc.ca

La mise en application du Règlement se fera conformément à la Politique de conformité et d'application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour assurer la sûreté du secteur de la navigation maritime et la protection du milieu marin, ainsi qu'aux dispositions pertinentes prises en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Transports Canada veillera à ce que le Règlement fasse l'objet d'une mise en application graduelle. L'objectif de la mise en application sera de permettre à l'industrie de prendre des mesures correctives avant d'imposer des sanctions pécuniaires ou des déclarations sommaires de culpabilité, notamment dans le cas d'infractions mineures. Des conseils de vive voix ou des lettres d'avertissement seront utilisés si des infractions mineures ont été commises, et pourront s'accompagner d'une transaction en vue de l'observation de la disposition enfreinte au lieu d'un procès-verbal. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* prévoit des amendes maximales, par procédure sommaire, de un million de dollars ou de 18 mois d'emprisonnement, ou les deux, en cas d'infraction grave à la réglementation prise en vertu de la partie 4 de ladite loi, qui englobera le Règlement. Les infractions au Règlement peuvent également être sanctionnées en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Transports Canada continuera de surveiller les activités réglementaires à l'échelon national et international dans les domaines de la sécurité de la navigation maritime et de la prévention de la pollution dans l'Arctique. En plus de participer à ces activités, Transports Canada prendra les mesures nécessaires auprès des intervenants touchés. L'on s'attend à ce que le Règlement améliore la compréhension et l'application des exigences réglementaires en simplifiant et en modernisant le régime de la sécurité de la navigation maritime et de la prévention de la pollution dans l'Arctique.

Personne-ressource

Luc Tremblay
Directeur exécutif
Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et
sécurité nautique (AMSD)
Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada
Place de Ville, tour C, 11^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-949-3819
Courriel : luc.tremblay@tc.gc.ca

Registration
SOR/2017-287 December 20, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 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 Order after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that the Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g)^f of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 10 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order*.

Ottawa, December 18, 2017

Enregistrement
DORS/2017-287 Le 20 décembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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 œufs*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)f) et g)^f de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 10 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 18 décembre 2017

^a C.R.C., c. 646

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^f S.C. 2015, c. 3, s. 88

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

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

^c C.R.C., ch. 646

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

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

^f L.C. 2015, ch. 3, art. 88

Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada

Amendments

1 (1) Paragraphs 3(1)(a) to (k) of the *Canadian Egg Marketing Levies Order*¹ are replaced by the following:

- (a) in the Province of Ontario, \$0.3825;
- (b) in the Province of Quebec, \$0.3575;
- (c) in the Province of Nova Scotia, \$0.3565;
- (d) in the Province of New Brunswick, \$0.4388;
- (e) in the Province of Manitoba, \$0.3575;
- (f) in the Province of British Columbia, \$0.4042;
- (g) in the Province of Prince Edward Island, \$0.3565;
- (h) in the Province of Saskatchewan, \$0.3890;
- (i) in the Province of Alberta, \$0.4260;
- (j) in the Province of Newfoundland and Labrador, \$0.3825; and
- (k) in the Northwest Territories, \$0.3915.

(2) Subsection 3(2) of the Order is replaced by the following:

- (2) Subsection (1) ceases to have effect on March 31, 2019.

Coming into Force

2 This Order comes into force on February 25, 2018.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order amends the *Canadian Egg Marketing Levies Order* to set the levy rate paid by producers for the period ending on March 31, 2019.

Modifications

1 (1) Les alinéas 3(1)a) à k) de l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) dans la province d'Ontario, 0,3825 \$;
- b) dans la province de Québec, 0,3575 \$;
- c) dans la province de la Nouvelle-Écosse, 0,3565 \$;
- d) dans la province du Nouveau-Brunswick, 0,4388 \$;
- e) dans la province du Manitoba, 0,3575 \$;
- f) dans la province de la Colombie-Britannique, 0,4042 \$;
- g) dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard, 0,3565 \$;
- h) dans la province de la Saskatchewan, 0,3890 \$;
- i) dans la province d'Alberta, 0,4260 \$;
- j) dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, 0,3825 \$;
- k) dans les Territoires du Nord-Ouest, 0,3915 \$.

(2) Le paragraphe 3(2) de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

- (2) Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 31 mars 2019.

Entrée en vigueur

2 La présente ordonnance entre en vigueur le 25 février 2018.

NOTE EXPLICATIVE

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

Les modifications visent à modifier l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada afin de fixer les redevances que doivent payer les producteurs pour la période se terminant le 31 mars 2019.

¹ SOR/2003-75

¹ DORS/2003-75

Registration
SOR/2017-288 December 20, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4^d of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg 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 Egg Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 18, 2017

Enregistrement
DORS/2017-288 Le 20 décembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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 œufs*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4^d de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* 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 application de l'alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 18 décembre 2017

^a C.R.C., c. 646

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/99-186 (Sch., s. 4)

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

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

^c C.R.C., ch. 646

^d DORS/99-186, ann., art. 4

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

^f C.R.C., ch. 648

Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

Amendment

1 Schedule 1 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*¹ is replaced by Schedule 1 set out in the schedule to these Regulations.

Modification

1 L'annexe 1 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on December 31, 2017.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 31 décembre 2017.

SCHEDULE

(Section 1)

SCHEDULE 1

(Sections 2 and 6 and subsection 7(1))

Limits to Federal Quotas for the Period Beginning on December 31, 2017 and Ending on December 29, 2018

Column 1	Column 2
Province	Limits to Federal Quotas (Number of Dozens of Eggs)
Ontario	248,140,477
Quebec	139,488,202
Nova Scotia	22,866,769
New Brunswick	13,519,208
Manitoba	66,700,748
British Columbia	83,512,303
Prince Edward Island	3,790,442
Saskatchewan	31,436,062
Alberta	69,639,255
Newfoundland and Labrador	10,186,361
Northwest Territories	3,325,695

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE 1

(articles 2 et 6 et paragraphe 7(1))

Limites des contingents fédéraux pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018

Colonne 1	Colonne 2
Province	Limite des contingents fédéraux (nombre de douzaines d'œufs)
Ontario	248 140 477
Québec	139 488 202
Nouvelle-Écosse	22 866 769
Nouveau-Brunswick	13 519 208
Manitoba	66 700 748
Colombie-Britannique	83 512 303
Île-du-Prince-Édouard	3 790 442
Saskatchewan	31 436 062
Alberta	69 639 255
Terre-Neuve-et-Labrador	10 186 361
Territoires du Nord-Ouest	3 325 695

¹ SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

¹ DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under federal quotas (Schedule 1) for the period beginning on December 31, 2017, and ending on December 29, 2018.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents fédéraux (annexe 1), pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018.

Registration
SOR/2017-289 December 20, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4^d of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg 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 Egg Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 18, 2017

Enregistrement
DORS/2017-289 Le 20 décembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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 œufs*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4^d de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* 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 application de l'alinéa 7(1)d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 18 décembre 2017

^a C.R.C., c. 646

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/99-186 (Sch., s. 4)

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

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

^c C.R.C., ch. 646

^d DORS/99-186, ann., art. 4

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

^f C.R.C., ch. 648

Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

Amendment

1 The heading of Schedule 1.1 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*¹ is replaced by the following:

Limits to Special Temporary Market Requirement Quotas for the Period Beginning on December 31, 2017 and Ending on December 29, 2018

Coming into Force

2 These Regulations come into force on December 31, 2017.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under special temporary market requirement quotas (Schedule 1.1) for the period beginning on December 31, 2017, and ending on December 29, 2018.

Modification

1 Le titre de l'annexe 1.1 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*¹ est remplacé par ce qui suit:

Limites des contingents spéciaux pour les besoins temporaires du marché pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 31 décembre 2017.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents spéciaux pour les besoins temporaires du marché (annexe 1.1) pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018.

¹ SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

¹ DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

Registration
SOR/2017-290 December 20, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Egg 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 complied with the requirements of section 4^d of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg 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 Egg Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 18, 2017

Enregistrement
DORS/2017-290 Le 20 décembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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 œufs*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4^d de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* 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 application de l'alinéa 7(1)d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 18 décembre 2017

^a C.R.C., c. 646

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/99-186 (Sch., s. 4)

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

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

^c C.R.C., ch. 646

^d DORS/99-186, ann., art. 4

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

^f C.R.C., ch. 648

Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986**Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement****Amendment**

1 The heading of Schedule 1.2 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*¹ is replaced by the following:

Limits to Egg for Processing Quotas for the Period Beginning on December 31, 2017 and Ending on December 29, 2018

Coming into Force

2 These Regulations come into force on December 31, 2017.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under eggs for processing quotas (Schedule 1.2) during the period beginning on December 31, 2017, and ending on December 29, 2018.

Modification

1 Le titre de l'annexe 1.2 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*¹ est remplacé par ce qui suit :

Limites des contingents de transformation pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 31 décembre 2017.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents de transformation (annexe 1.2) pour la période commençant le 31 décembre 2017 et se terminant le 29 décembre 2018.

¹ SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

¹ DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

Registration

SI/2018-1 January 10, 2018

CANADA NOT-FOR-PROFIT CORPORATIONS ACT

Order Fixing December 31, 2017 as the Day on which Certain Provisions of the Act Come into Force

P.C. 2017-1685 December 15, 2017

Whereas subsection 114(4)^a of the *Canada Pension Plan*^b provides that where any enactment of Parliament contains any provision that alters, or the effect of which is to alter, either directly or indirectly and either immediately or in the future, any of the matters referred to in that subsection, it shall be deemed to be a term of that enactment, whether or not it is expressly stated in the enactment, that the provision shall come into force only on a day to be fixed by order of the Governor in Council, which order may not be made and shall not in any case have any force or effect unless the lieutenant governor in council of each of at least two thirds of the included provinces, having in the aggregate not less than two thirds of the population of all the included provinces, has signified the consent of that province to the enactment;

Whereas subsection 317(2) of the *Canada Not-for-profit Corporations Act*, chapter 23 of the Statutes of Canada, 2009, amends the *Canada Pension Plan Investment Board Act*^c;

And whereas the lieutenant governors in council of at least two thirds of the included provinces, having in the aggregate not less than two thirds of the population of all the included provinces, have signified the consent of those provinces to that amendment;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 372 of the *Canada Not-for-profit Corporations Act*, chapter 23 of the Statutes of Canada, 2009, fixes December 31, 2017 as the day on which paragraphs 313(a), (b), (d), (f), (h), (j), (l), (n), (p), (r), (s), (u), (w), (y), (z.01), (z.03), (z.05) to (z.09), (z.2), (z.3), (z.7) and (z.9) and subsection 317(2) of that Act come into force.

Enregistrement

TR/2018-1 Le 10 janvier 2018

LOI CANADIENNE SUR LES ORGANISATIONS À BUT NON LUCRATIF

Décret fixant au 31 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi

C.P. 2017-1685 Le 15 décembre 2017

Attendu que le paragraphe 114(4)^a du *Régime de pensions du Canada*^b prévoit qu'un texte législatif fédéral renfermant une disposition qui modifie, ou dont l'effet est de modifier, directement ou indirectement, immédiatement ou à une date ultérieure, l'une ou l'autre des questions visées à ce paragraphe, est réputé, même s'il ne le déclare pas expressément, décréter que cette disposition n'entrera en vigueur qu'à la date fixée par décret du gouverneur en conseil, lequel décret ne peut être pris et ne doit en aucun cas avoir de valeur ou d'effet tant que les lieutenants-gouverneurs en conseil d'au moins les deux tiers des provinces incluses, comptant au total les deux tiers au moins de la population de toutes les provinces incluses, n'ont pas signifié le consentement de leur province respective à la modification envisagée;

Attendu que le paragraphe 317(2) de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*, chapitre 23 des Lois du Canada (2009), modifie la *Loi sur l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada*^c;

Attendu que les lieutenants-gouverneurs en conseil d'au moins les deux tiers des provinces incluses, comptant au total les deux tiers au moins de la population de toutes les provinces incluses, ont signifié le consentement de leur province respective à la modification envisagée,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 372 de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*, chapitre 23 des Lois du Canada (2009), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 31 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur des alinéas 313a), b), d), f), h), j), l), n), p), r), s), u), w), y), z.01), z.03), z.05) à z.09), z.2), z.3), z.7) et z.9) et du paragraphe 317(2) de cette loi.

^a S.C. 2016, c. 14, s. 51(2) and (3)^b R.S., c. C-8^c S.C. 1997, c. 40^a L.C. 2016, ch. 14, par. 51(2) et (3)^b L.R., ch. C-8^c L.C. 1997, ch. 40

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order in Council fixes the coming-into-force day for the following provisions of the *Canada Not-for-profit Corporations Act* that have not yet come into force: paragraphs 313 (a), (b), (d), (f), (h), (j), (l), (n), (p), (r), (s), (u), (w), (y), (z.01), (z.03), (z.05) to (z.09), (z.2), (z.3), (z.7), and (z.9) and subsection 317(2).

The coming-into-force date will be December 31, 2017, which is the day after the regulations under the *Canada Corporations Act* are repealed.

Once in force, these provisions will repeal the sections of the *Canada Corporations Act* and bring into force the coordinating amendments to other legislation that refer to the *Canada Corporations Act*.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Le Décret fixe la date à laquelle les dispositions suivantes de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* qui ne sont pas encore en vigueur entrent en vigueur : alinéas 313 a), b), d), f), h), j), l), n), p), r), s), u), w), y), z.01), z.03), z.05) à z.09), z.2), z.3), z.7), et z.9) et du paragraphe 317(2).

La date d'entrée en vigueur sera le 31 décembre 2017, qui est le jour suivant l'abrogation des règlements en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Une fois en vigueur, ces dispositions abrogent les articles de la *Loi sur les corporations canadiennes* et feront en sorte que les modifications de coordination aux autres lois qui font référence à la *Loi sur les corporations canadiennes* entrent en vigueur.

Registration
SI/2018-2 January 10, 2018

INDIAN ACT

Order Fixing December 22, 2017 as the Day on which the Act Comes into Force, other than Certain Sections

P.C. 2017-1723 December 15, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 15(1) of *An Act to amend the Indian Act in response to the Superior Court of Quebec decision in Descheneaux c. Canada (Procureur général)*, chapter 25 of the Statutes of Canada, 2017, fixes December 22, 2017 as the day on which the Act comes into force, other than sections 2.1, 3.1, 3.2 and 10.1.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

An Order in Council is required to bring into force *An Act to amend the Indian Act in response to the Superior Court of Quebec decision in Descheneaux c. Canada (Procureur général)* other than sections 2.1, 3.1, 3.2 and 10.1, on December 22, 2017, pursuant to subsection 15(1) of that Act.

Objective

This will ensure the removal of sex-based inequities in Indian registration provisions of the *Indian Act*. The registration provisions in paragraphs 6(1)(a), (c) and (f) and subsection 6(2) of the *Indian Act* will become compliant with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* (Charter) and it will allow for registration under these provisions to continue after December 22, 2017.

Background

Section 6 of the *Indian Act* contains provisions which determine the eligibility of individuals for Indian status. On August 3, 2015, the Superior Court of Quebec ruled in the *Descheneaux c. Canada (Procureur général)* decision that paragraphs 6(1)(a), (c) and (f) and subsection 6(2) of the *Indian Act* unjustifiably infringe section 15 of the Charter as they perpetuate different treatment in entitlement to Indian registration between Indian women as

Enregistrement
TR/2018-2 Le 10 janvier 2018

LOI SUR LES INDIENS

Décret fixant au 22 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de la loi à l'exception de certains articles

C.P. 2017-1723 Le 15 décembre 2017

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu du paragraphe 15(1) de la *Loi modifiant la Loi sur les Indiens pour donner suite à la décision de la Cour supérieure du Québec dans l'affaire Descheneaux c. Canada (Procureur général)*, chapitre 25 des Lois du Canada (2017), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 22 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de cette loi, à l'exception des articles 2.1, 3.1, 3.2 et 10.1.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Un décret est requis pour faire entrer en vigueur le 22 décembre 2017 la *Loi modifiant la Loi sur les Indiens pour donner suite à la décision de la Cour supérieure du Québec dans l'affaire Descheneaux c. Canada (Procureur général)*, sauf en ce qui concerne les articles 2.1, 3.1, 3.2 et 10.1, conformément au paragraphe 15(1) de cette loi.

Objectif

Ce décret garantira l'élimination des iniquités fondées sur le sexe dans les dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives à l'inscription au Registre des Indiens. Les dispositions relatives à l'inscription que l'on retrouve aux alinéas 6(1)a), c) et f) ainsi qu'au paragraphe 6(2) de la *Loi sur les Indiens* seront ainsi conformes à la *Charte canadienne des droits et libertés*, ce qui permettra de poursuivre l'inscription au Registre des Indiens en vertu de ces dispositions après le 22 décembre 2017.

Contexte

L'article 6 de la *Loi sur les Indiens* renferme les dispositions qui déterminent l'admissibilité des personnes au statut d'Indien. Le 3 août 2015, la Cour supérieure du Québec a rendu la décision dans l'affaire *Descheneaux c. Canada (Procureur général)*, dans laquelle elle statuait que les alinéas 6(1)a), c) et f) ainsi que le paragraphe 6(2) de la *Loi sur les Indiens* contreviennent de manière injustifiée à l'article 15 de la *Charte canadienne des droits et*

compared to Indian men and their respective descendants.

While the Court declared these sections invalid, it suspended its decision for a period of 18 months until February 3, 2017, to allow Parliament time to make the necessary legislative amendments. The Court extended the deadline twice: first until July 3, 2017, and then until December 22, 2017. The Court has made it clear that no further extensions would be granted.

On November 7, 2017, the Government representative in the Senate introduced provisions that will eliminate additional sex-based inequities in Indian registration. The Government recognizes that significant *Indian Act* registration issues have flowed from non sex-based inequities, as well as sex-based inequities which predated 1951, the year the modern Indian Register came into effect. The provisions introduced on November 7, 2017, would remove the 1951 cut-off which would ensure the removal of additional sex-based inequities from registration provisions in the *Indian Act*. It does so by providing subsection 6(1) status to all descendants born prior to April 17, 1985 (or of a marriage prior to that date), of women who were removed from band lists or not considered Indians because of their marriage to a non-Indian man. This includes circumstances prior to 1951 and in fact remedies inequities back to the 1869 Gradual Enfranchisement Act.

These additional provisions are subject to a delayed coming into force to allow for consultations with First Nations on how to best implement the amendments.

The remaining amendments to provisions in the *Indian Act*, however, are to be brought into force on December 22, 2017, to address sex-based inequities in the registration provisions of the *Indian Act* including the issues raised by the Court in the *Descheneaux c. Canada (Procureur général)* decision. Those include sex-based inequities for scenarios such as:

- The Siblings Issue: The differential treatment of women who were born out of wedlock of Indian fathers between September 4, 1951, and April 17, 1985.
- The Cousins Issue: The differential treatment of first cousins whose grandmother lost status due to marriage with a non-Indian, when that marriage occurred prior to April 17, 1985.
- The Issue of Omitted Minors: The differential treatment of minor children, who were born of Indian parents or of an Indian mother, but lost entitlement to Indian status because their mother married a

libertés, car ils perpétuent une différence de traitement quant au droit à l'inscription au Registre des Indiens entre les femmes indiennes et les hommes indiens et leurs descendants respectifs.

La Cour a déclaré ces dispositions invalides; elle a toutefois suspendu sa décision pour une période de 18 mois, jusqu'au 3 février 2017, en vue de permettre au législateur d'apporter les modifications législatives nécessaires. La Cour a prorogé le délai à deux reprises : la première fois, jusqu'au 3 juillet 2017, puis ensuite, jusqu'au 22 décembre 2017. La Cour a énoncé très clairement qu'elle n'accorderait pas d'autres prorogations de délai.

Le 7 novembre 2017, le représentant du gouvernement au Sénat a proposé des dispositions qui élimineront d'autres inégalités fondées sur le sexe dans l'inscription au Registre des Indiens. Le gouvernement reconnaît que des problèmes importants liés à l'inscription aux termes de la *Loi sur les Indiens* ont découlé d'inégalités fondées ou non sur le sexe datant d'avant 1951, année d'entrée en vigueur du Registre des Indiens moderne. Les dispositions proposées le 7 novembre 2017 supprimeraient la date limite de 1951, de manière à garantir l'élimination d'autres inégalités fondées sur le sexe des dispositions sur l'inscription que l'on trouve dans la *Loi sur les Indiens*. Pour ce faire, le statut prévu au paragraphe 6(1) est accordé à tous les descendants nés avant le 17 avril 1985 (ou d'un mariage avant cette date) de femmes qui ont été supprimées de listes de bandes ou qui n'étaient pas considérées comme des Indiennes en raison de leur mariage à un non-Indien. Cela comprend des circonstances avant 1951 et corrige en fait des inégalités remontant à l'Acte pourvoyant à l'émancipation graduelle des Sauvages de 1869.

L'entrée en vigueur de ces dispositions sera reportée en vue de permettre la consultation des Premières Nations quant à la question de savoir comment les mettre en œuvre.

Cependant, le reste des modifications aux dispositions de la *Loi sur les Indiens* doivent entrer en vigueur le 22 décembre 2017 pour corriger les iniquités fondées sur le sexe, notamment les questions soulevées par la Cour dans l'affaire *Descheneaux c. Canada (Procureur général)*. Cela inclut les iniquités fondées sur le sexe pour les scénarios suivants :

- La question des frères et sœurs : la différence de traitement des femmes nées hors mariage de pères indiens entre le 4 septembre 1951 et le 17 avril 1985.
- La question des cousins : la différence de traitement des cousins germains dont la grand-mère a perdu son statut en raison de son mariage, avant le 17 avril 1985, avec un non-Indien.
- La question des enfants mineurs omis : la différence de traitement des enfants mineurs nés de parents indiens ou d'une mère indienne et ayant perdu le statut d'Indien parce que leur mère a épousé un non-Indien

non-Indian after their birth, and between September 4, 1951, and April 17, 1985.

- In response to the decision in *Gehl v. Attorney General of Canada* (unstated/unknown paternity): a new subsection will be added to section 5 of the *Indian Act* to provide flexibility for the Indian Registrar to consider various forms of evidence in determining eligibility for registration in situations of an unstated/unknown parent, grandparent or other ancestor.

In addition, a number of amendments were adopted to address the inequities that arise as a result of the remedies for cousins and siblings through the creation of new categories for Indian registration, as well as a new provision for the Minister to report to Parliament on the design and progress of the collaborative process and on the implementation of Bill S-3.

Implications

If *An Act to amend the Indian Act in response to the Superior Court of Quebec decision in Descheneaux c. Canada (Procureur général)* does not come into force by December 22, 2017, pursuant to subsection 15(1), the registration provisions of the *Indian Act* that are implicated by the Court decision will become inoperative. After December 22, 2017, the Indian Registrar will be unable to register about 90% of individuals seeking status in the Province of Quebec.

Consultation

There are no third party interests affected by this proposal.

Departmental contact

For more information, please contact

Eric Guimond
Acting Executive Director
New Service Offerings
Indigenous and Northern Affairs Canada
Gatineau, Québec
Telephone: 819-934-2565
Email: Eric.Guimond@aadnc-aandc.gc.ca

après leur naissance, entre le 4 septembre 1951 et le 17 avril 1985.

- En réponse à la décision dans *Gehl v. Attorney General of Canada* (paternité non déclarée ou inconnue) : un nouveau paragraphe sera ajouté à l'article 5 de la *Loi sur les Indiens* afin d'offrir davantage de souplesse au registraire des Indiens de sorte qu'il puisse tenir compte de différentes formes de preuve pour déterminer l'admissibilité à l'inscription dans le cas d'un parent, d'un grand-parent ou d'un autre ancêtre non déclaré ou inconnu.

En outre, un certain nombre de modifications ont été adoptées afin de corriger les iniquités attribuables aux correctifs pour les cousins et les frères et sœurs au moyen de nouvelles catégories pour l'inscription des Indiens, de même qu'une nouvelle disposition prévoyant que le ministre fasse rapport au Parlement quant à la conception et au progrès du processus de collaboration ainsi qu'au sujet de la mise en œuvre du projet de loi S-3.

Répercussions

Si la *Loi modifiant la Loi sur les Indiens pour donner suite à la décision de la Cour supérieure du Québec dans l'affaire Descheneaux c. Canada (Procureur général)* n'entre pas en vigueur avant le 22 décembre 2017 conformément au paragraphe 15(1), les dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives à l'inscription au registre qui sont visées par la décision de la Cour seront inopérantes. Après le 22 décembre 2017, c'est environ 90 % des personnes qui demandent à être inscrites au Registre des Indiens dans la province de Québec que le registraire ne pourra inscrire.

Consultation

Aucune tierce partie concernée n'est touchée par cette proposition.

Personne-ressource du ministère

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Eric Guimond
Directeur intérimaire
Nouvelles offres de services
Affaires autochtones et du Nord Canada
Gatineau (Québec)
Téléphone : 819-934-2565
Courriel : Eric.Guimond@aadnc-aandc.gc.ca

Registration
SI/2018-3 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**United Nations Multidimensional Integrated
Stabilization Mission in Mali (MINUSMA)
Medal Order**

P.C. 2017-1736 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on
the recommendation of the Prime Minister,

(a) authorizes Canadians to accept and wear the
United Nations Multidimensional Integrated Stabil-
ization Mission in Mali (MINUSMA) Medal in recog-
nition of honourable service; and

(b) directs that the Medal follow the United Nations
Mission in the Republic of South Sudan (UNMISS)
Medal in the order of precedence in the Canadian
Honours System.

Enregistrement
TR/2018-3 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

**Décret sur la médaille de la Mission
multidimensionnelle intégrée des Nations
Unies pour la stabilisation au Mali
(MINUSMA)**

C.P. 2017-1736 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre, Son Excel-
lence la Gouverneure générale en conseil :

a) autorise l'acceptation et le port de la médaille de
la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations
Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA), par
les Canadiens et Canadiennes, en reconnaissance
de leur service honorable;

b) ordonne que cette médaille suive la médaille de
la Mission des Nations Unies en République du
Soudan du Sud (MINUSS) dans l'ordre de pré-
séance du régime canadien de distinctions
honorifiques.

Registration

SI/2018-4 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Amending Order in Council
P.C. 2004-1552**

P.C. 2017-1737 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, amends Order in Council P.C. 2004–1552 of December 14, 2004^a by replacing paragraphs (a) and (b) with the following:

(a) authorizes Canadians to accept and wear the European Security and Defence Policy Service Medal and the Common Security and Defence Policy Service Medal, with a bar denoting the specific mission, in recognition of honourable service in European Union-led crisis-management operations conducted within the scope of Title V of the Treaty on European Union since January 28, 2003;

(b) directs that the European Security and Defence Policy Service Medal and the Common Security and Defence Policy Service Medal be accorded the same precedence and that these medals be worn in a sequence that corresponds to the respective dates on which they were awarded; and

(c) directs that these medals shall follow the International Force East Timor Medal in the order of precedence in the Canadian Honours System.

Enregistrement

TR/2018-4 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret modifiant le décret C.P. 2004-1552

C.P. 2017-1737 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie le décret C.P. 2004–1552 du 14 décembre 2004^a en remplaçant les alinéas a) et b) par ce qui suit :

a) autorise les Canadiens et Canadiennes à accepter et à porter la Médaille de service de la politique européenne de sécurité et de défense et la Médaille de service de la Politique de sécurité et de défense commune, assorties d'une barrette identifiant la mission en cause, en reconnaissance de leur service honorable dans le cadre des opérations de gestion de crise menées par l'Union européenne et régies par les dispositions du titre V du Traité sur l'Union européenne depuis le 28 janvier 2003;

b) ordonne que soit accordée la même préséance à la Médaille de service de la politique européenne de sécurité et de défense et à la Médaille de service de la Politique de sécurité et de défense commune et que ces médailles soient portées dans l'ordre correspondant à l'ordre chronologique de leur attribution respective;

c) ordonne que ces médailles suivent la médaille de la Force internationale du Timor oriental dans l'ordre de préséance du régime canadien de distinctions honorifiques.

^a SI/2004-162^a TR/2004-162

Registration

SI/2018-5 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Amending Order in Council
P.C. 1999-1742**

P.C. 2017-1738 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 4(3) and paragraph 5(b) of the *Special Service Medal Regulations*, amends Order in Council P.C. 1999-1742 of October 1, 1999 by adding the words "or Canadian Ranger instructor" after the words "Canadian Ranger" in paragraph (a).

Enregistrement

TR/2018-5 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret modifiant le décret C.P. 1999-1742

C.P. 2017-1738 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 4(3) et de l'alinéa 5b) du *Règlement sur la Médaille du service spécial*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie le décret C.P. 1999-1742, du 1^{er} octobre 1999 en ajoutant, à l'alinéa a), les mots « ou instructeur des Rangers canadiens » après les mots « Canadian Ranger ».

Registration

SI/2018-6 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Amending Order in Council
P.C. 2015-1064**

P.C. 2017-1740 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, amends Order in Council P.C. 2015–1064 of July 3, 2015^a by replacing paragraph (a) with the following:

a) pursuant to section 10 of the *Polar Medal Regulations*, directs that the Polar Medal shall follow the European Security and Defence Policy Service Medal and the Common Security and Defence Policy Service Medal in the order of precedence in the Canadian Honours System; and

Enregistrement

TR/2018-6 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret modifiant le décret C.P. 2015-1064

C.P. 2017-1740 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie le décret C.P. 2015–1064 du 3 juillet 2015^a en remplaçant l'alinéa a) par ce qui suit :

a) en vertu de l'article 10 du *Règlement sur la Médaille polaire*, ordonne que la Médaille polaire suive la Médaille de service de la politique européenne de sécurité et de défense et la Médaille de service de la Politique de sécurité et de défense commune dans l'ordre de préséance du régime canadien de distinctions honorifiques;

^a SI/2015-66^a TR/2015-66

Registration

SI/2018-7 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Revoking Order in Council
P.C. 1997-124**

P.C. 2017-1741 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 4(3) and paragraph 5(b) of the *Special Service Medal Regulations*,

(a) revokes Order in Council P.C. 1997-124 of January 28, 1997 as amended by P.C. 2010-1092 of September 2, 2010;

(b) determines as special service, within the meaning of those Regulations, service that meets the following conditions:

(i) it is an aggregate of 30 days of honourable service performed outside Canada between June 11, 1984 and July 31, 2009,

(ii) it is in support of any approved humanitarian operation, conducted in response to a disaster or human conflict, including rescue, relief and reconstruction operations, and

(iii) the days of honourable service referred to in subparagraph (i) are not counted towards any other Canadian or foreign service medal; and

(c) specifies that the Bar that is awarded with the Special Service Medal, representing the special service referred to in paragraph (b), is to bear the word "HUMANITAS".

Enregistrement

TR/2018-7 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret abrogeant le décret C.P. 1997-124

C.P. 2017-1741 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 4(3) et de l'alinéa 5b) du *Règlement sur la Médaille du service spécial*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 1997-124 du 28 janvier 1997 tel qu'il a été modifié par le décret C.P. 2010-1092 du 2 septembre 2010;

b) désigne comme service spécial, au sens de ce règlement, le service qui répond aux conditions suivantes :

(i) il consiste en un cumul de trente jours de service honorable accompli à l'extérieur du Canada entre le 11 juin 1984 et le 31 juillet 2009,

(ii) il est accompli dans le cadre de toute opération de service humanitaire approuvée, y compris le sauvetage, le secours et la reconstruction, menée à la suite de désastres naturels et de conflits,

(iii) les jours de service honorable, visés au sous alinéa (i), ne sont pas cumulés en vue de l'attribution d'une autre médaille de service canadienne ou étrangère;

c) spécifie que la barrette attribuée avec la Médaille du service spécial, représentant le service spécial visé à l'alinéa b), porte l'inscription «HUMANITAS».

Registration

SI/2018-8 January 10, 2018

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Revoking Order in Council
P.C. 1995-2004**

P.C. 2017-1742 December 19, 2017

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 4(3) and paragraph 5(b) of the *Special Service Medal Regulations*,

(a) revokes Order in Council P.C. 1995-2004 of November 28, 1995;

(b) determines as special service, within the meaning of those Regulations, service that meets the following conditions:

(i) it is an aggregate of 180 days of honourable service performed outside Canada since November 1947,

(ii) it is performed within approved international peacekeeping operations,

(iii) it is performed in accordance with the international norms established by the United Nations and other international organizations in respect of service medals already approved by the Government of Canada,

(iv) it is performed while deployed in an active capacity with, in conjunction with, or in association with an operational peacekeeping truce supervision, observer force or similar missions, and

(v) the days of honourable service referred to in subparagraph (i) are not counted towards any other Canadian or foreign service medal other than the Canadian Peacekeeping Service Medal; and

(c) specifies that the Bar that is awarded with the Special Service Medal, representing the special service referred to in paragraph (b), is to bear the words "PEACE – PAIX".

Enregistrement

TR/2018-8 Le 10 janvier 2018

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret abrogeant le décret C.P. 1995-2004

C.P. 2017-1742 Le 19 décembre 2017

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 4(3) et de l'alinéa 5b) du *Règlement sur la Médaille du service spécial*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 1995-2004 du 28 novembre 1995;

b) désigne comme service spécial, au sens de ce règlement, le service qui répond aux conditions suivantes :

(i) il consiste en un cumul de cent quatre-vingts jours de service honorable accompli à l'extérieur du Canada, depuis novembre 1947,

(ii) il est accompli dans le cadre des opérations internationales de maintien de la paix approuvées,

(iii) il est conforme aux normes internationales établies par les Nations Unies et d'autres organisations internationales en matière de médailles de service qui ont déjà été adoptées par le gouvernement canadien,

(iv) il s'agit de service actif qui est effectué durant un déploiement dans le cadre d'une mission de supervision d'armistice, d'observation ou d'une opération similaire ou en association avec celle-ci,

(v) les jours de service honorable, visés au sous alinéa (i), ne sont pas cumulés en vue de l'attribution d'une autre médaille de service canadienne ou étrangère à l'exception de la Médaille canadienne du maintien de la paix;

c) spécifie que la barrette attribuée avec la Médaille du service spécial, représentant le service spécial visé à l'alinéa b), porte l'inscription « PEACE – PAIX ».

Erratum
SOR/2017-182

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

**Regulations Amending the Export Permits
Regulations**

Notice is hereby given that the above-mentioned Regulations, published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 151, Extra No. 1, dated Thursday, September 7, 2017, contained an error. Accordingly, the following modifications are made.

At page 151

Delete section 2:

2 These Regulations come into force on the day on which section 15 of the *European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Implementation Act*, chapter 6 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

Replace by:

2 These Regulations come into force on the day on which section 15 of the *Canada–European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Implementation Act*, chapter 6 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2017-283	2017-1680	Innovation, Science and Economic Development	Regulations Repealing the Canada Corporations Regulations ...	1
SOR/2017-284	2017-1681	Justice	Regulations Amending the Application of Provincial Laws Regulations (Miscellaneous Program)	4
SOR/2017-285	2017-1682	Natural Resources	Regulations Amending the Nuclear Liability and Compensation Regulations	8
SOR/2017-286	2017-1683	Transport	Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations....	15
SOR/2017-287		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order	62
SOR/2017-288		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986	64
SOR/2017-289		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986	67
SOR/2017-290		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986	69
SI/2018-1	2017-1685	Innovation, Science and Economic Development	Order Fixing December 31, 2017 as the Day on which Certain Provisions of the Canada Not-for-profit Corporations Act Come into Force.....	71
SI/2018-2	2017-1723	Indigenous and Northern Affairs	Order Fixing December 22, 2017 as the Day on which the Indian Act Comes into Force, other than Certain Sections.....	73
SI/2018-3	2017-1736	Prime Minister	United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali (MINUSMA) Medal Order	76
SI/2018-4	2017-1737	Prime Minister	Order Amending Order in Council P.C. 2004-1552	77
SI/2018-5	2017-1738	Prime Minister	Order Amending Order in Council P.C. 1999-1742.....	78
SI/2018-6	2017-1740	Prime Minister	Order Amending Order in Council P.C. 2015-1064.....	79
SI/2018-7	2017-1741	Prime Minister	Order Revoking Order in Council P.C. 1997-124.....	80
SI/2018-8	2017-1742	Prime Minister	Order Revoking Order in Council P.C. 1995-2004	81

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Application of Provincial Laws Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Contraventions Act	SOR/2017-284	19/12/17	4	
Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations..... Canada Shipping Act, 2001	SOR/2017-286	19/12/17	15	n
Canada Corporations Regulations — Regulations Repealing..... Canada Corporations Act	SOR/2017-283	19/12/17	1	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-288	20/12/17	64	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-289	20/12/17	67	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-290	20/12/17	69	
Canadian Egg Marketing Levies Order — Order Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-287	20/12/17	62	
Export Permits Regulations - Regulations Amending..... Export and Import Permits Act	SOR/2017-182	01/09/17	82	e
Nuclear Liability and Compensation Regulations — Regulations Amending..... Nuclear Liability and Compensation Act	SOR/2017-285	19/12/17	8	
Order Fixing December 22, 2017 as the Day on which the Act Comes into Force, other than Certain Sections..... Indian Act	SI/2018-2	10/01/18	73	
Order Fixing December 31, 2017 as the Day on which Certain Provisions of the Act Come into Force..... Canada Not-for-profit Corporations Act	SI/2018-1	10/01/18	71	
Order in Council P.C. 1995-2004 — Order Revoking..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-8	10/01/18	81	
Order in Council P.C. 1997-124 — Order Revoking..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-7	10/01/18	80	
Order in Council P.C. 1999-1742 — Order Amending..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-5	10/01/18	78	
Order in Council P.C. 2004-1552 — Order Amending..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-4	10/01/18	77	
Order in Council P.C. 2015-1064 — Order Amending..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-6	10/01/18	79	
United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali (MINUSMA) Medal Order..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-3	10/01/18	76	n

TABLE DES MATIÈRES **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2017-283	2017-1680	Innovation, Sciences et Développement économique	Règlement abrogeant le Règlement sur les corporations canadiennes	1
DORS/2017-284	2017-1681	Justice	Règlement correctif visant le Règlement sur l'application de certaines lois provinciales	4
DORS/2017-285	2017-1682	Ressources naturelles	Règlement modifiant le Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire	8
DORS/2017-286	2017-1683	Transports	Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique	15
DORS/2017-287		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada	62
DORS/2017-288		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement	64
DORS/2017-289		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement	67
DORS/2017-290		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement	69
TR/2018-1	2017-1685	Innovation, Sciences et Développement économique	Décret fixant au 31 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif	71
TR/2018-2	2017-1723	Affaires autochtones et du Nord	Décret fixant au 22 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur les Indiens à l'exception de certains articles	73
TR/2018-3	2017-1736	Premier ministre	Décret sur la médaille de la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA)	76
TR/2018-4	2017-1737	Premier ministre	Décret modifiant le décret C.P. 2004-1552	77
TR/2018-5	2017-1738	Premier ministre	Décret modifiant le décret C.P. 1999-1742	78
TR/2018-6	2017-1740	Premier ministre	Décret modifiant le décret C.P. 2015-1064	79
TR/2018-7	2017-1741	Premier ministre	Décret abrogeant le décret C.P. 1997-124	80
TR/2018-8	2017-1742	Premier ministre	Décret abrogeant le décret C.P. 1995-2004	81

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Application de certaines lois provinciales — Règlement correctif visant le Règlement Contraventions (Loi)	DORS/2017-284	19/12/17	4	
Corporations canadiennes — Règlement abrogeant le Règlement Corporations canadiennes (Loi)	DORS/2017-283	19/12/17	1	
Décret C.P. 1995-2004 — Décret abrogeant Autorité autre que statutaire	TR/2018-8	10/01/18	81	
Décret C.P. 1997-124 — Décret abrogeant Autorité autre que statutaire	TR/2018-7	10/01/18	80	
Décret C.P. 1999-1742 — Décret modifiant Autorité autre que statutaire	TR/2018-5	10/01/18	78	
Décret C.P. 2004-1552 — Décret modifiant Autorité autre que statutaire	TR/2018-4	10/01/18	77	
Décret C.P. 2015-1064 — Décret modifiant Autorité autre que statutaire	TR/2018-6	10/01/18	79	
Décret fixant au 22 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de la loi à l'exception de certains articles Indiens (Loi)	TR/2018-2	10/01/18	73	
Décret fixant au 31 décembre 2017 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi Organisations à but non lucratif (Loi canadienne)	TR/2018-1	10/01/18	71	
Médaille de la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA) — Décret Autorité autre que statutaire	TR/2018-3	10/01/18	76	n
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986 ... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-288	20/12/17	64	
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986 ... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-289	20/12/17	67	
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986 ... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-290	20/12/17	69	
Redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-287	20/12/17	62	
Responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire — Règlement modifiant le Règlement Responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire (Loi)	DORS/2017-285	19/12/17	8	
Sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique — Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2017-286	19/12/17	15	n